Antonino Trizzino

Settembre nero

Longanesi e C.

Navi e poltrone

di ANTONINO TRIZZINO

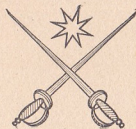
Nuova edizione accresciuta col testo integrale della sentenza di assoluzione della Corte d'Assise d'Appello

Questo libro, che rappresenta una critica imparziale delle cause della sconfitta, dà per la prima volta risposta a molti di quegli interrogativi non ancora risolti sugli inspiegabili colpi subiti dalla nostra marina: l'affondamento delle corazzate nel golfo di Taranto, l'incontrastato bombardamento di Genova, lo sterminio della marina mercantile, l'agguato di Matapan, la capitolazione di Pantelleria e di Augusta. *Volume di 268 pagine, lire 1250.*

PREZZO DEL PRESENTE VOLUME LIRE 1100

1 15,45, 9 settembre 1943. La corazzata *Roma*, colpita nel deposito munizioni, da bombe tedesche.

SETTEMBRE NERO

di *ANTONINO TRIZZINO*

LONGANESI & C.
MILANO

CAPITOLO PRIMO

L'»OUVERTURE«

ALLA vigilia della seconda guerra mondiale, la flotta sottomarina italiana era stimata la prima del mondo, non soltanto per numero di unità, ma per l'addestramento dei suoi equipaggi e la perizia dei suoi ufficiali. Gli stessi capi della nostra Marina ne erano orgogliosi. L'ammiraglio Cavagnari, che fu per lungo tempo sottosegretario di Stato e capo di Stato Maggiore della Marina, aveva assicurato, quasi alla vigilia del conflitto, che con la sua flotta di sommergibili l'Italia era « alla testa di tutte le altre marine »; e l'ammiraglio Sansonetti, che ricoprì la carica di sottocapo di Stato Maggiore dell'Alto Comando Navale, aggiungeva che quella italiana era « la più numerosa e, osiamo dire, la più addestrata flotta sottomarina del mondo ». Tale giudizio, del resto, era condiviso da tutti, in Italia e fuori.

Ma le prime tre settimane di guerra furono disastrose per i sommergibili italiani. Dal 10 al 30 giugno del 1940, infatti, ne andarono perduti sei nel Mediterraneo (*Provana, Diamante, Liuzzi, Argonauta, Uebi Scebeli, Rubino*) ed altri quattro nel mar Rosso (*Macallè, Galilei, Torricelli, Galvani*) degli otto rimasti a Massaua allo scoppio delle ostilità.

I bollettini del quartier generale delle Forze Armate erano reticenti su queste perdite e soltanto quello del 25 giugno dava notizia che « un nostro sommergibile dislocato nel mar Rosso non aveva fatto ritorno alla base ». Degli altri nove, nessun cenno.

Come non rimanere perplessi di fronte al susseguirsi di queste sciagure?

Cosa accadeva?

Al loro primo impiego, erano stati perduti dieci sommergibili in soli venti giorni e in operazioni che non comportavano particolari rischi: non nel corso di attacchi, ma quasi sempre sorpresi da un sommergibile, da una corvetta, da una cannoniera nemici, da qualche aereo o caccia-

torpediniere inglese mentre navigavano per raggiungere la zona di agguato o ne ritornavano.

L'undicesimo ad andare a picco era stato l'*Iride,* destinato a una missione che anticipava di oltre un anno l'impresa di Alessandria. Esso giunse nel tardo pomeriggio del 21 agosto 1940 davanti alla foce dell'Ain El Gazala, ad ovest di Tobruk, preceduto di qualche ora dalla torpediniera *Calipso,* e dal piroscafo *Monte Gargano,* carico di nafta. L'indomani, giorno 22, all'alba si cominciarono a trasferire a bordo del sommergibile i mezzi d'assalto, arrivati con la torpediniera. Ma contemporaneamente, dall'aeroporto di Dakeila, vicino ad Alessandria d'Egitto, partivano tre aerei *Sword fish* siluranti, diretti a Sidi Barrani, dove atterravano dopo novanta minuti di volo, alle sette della stessa mattina. Con questo balzo, gli aerei nemici si erano portati da settecento a duecento chilometri di distanza dalle tre nostre unità.

Alle dieci e trenta, il sommergibile italiano, dopo aver completato il prezioso carico, lasciava gli ormeggi di El Gazala di-

retto al largo, per compiere alcune prove di immersione. Ma dopo otto minuti, alle dieci e trentotto, ecco che i tre aerei inglesi decollavano da Sidi Barrani e puntavano verso il mare.

L'*Iride,* al comando del capitano Brunetti, non aveva ancora raggiunto gli alti fondali per immergersi, quando a mezzogiorno comparvero i tre *Swordfish,* al comando del capitano Patch, che lanciava un siluro contro il sommergibile. Colpito in pieno, il nostro sommergibile si spezzava in due, scomparendo sotto una vasta chiazza d'olio. Lo *Swordfish* di sinistra centrava il *Monte Gargano,* che affondava anch'esso in pochi minuti. Lo *Swordfish* di destra, invece, falliva il tiro contro la *Calipso.*

Agli accorsi sul luogo apparve il sommergibile adagiato sul fondo a soli venti metri di profondità: si vedevano nitidamente lo scafo spaccato e la bandiera ancora inalberata, tuttavia dei cinquantun uomini che erano a bordo, fu possibile salvarne soltanto dodici, fra cui il comandante.

Fra i superstiti del *Monte Gargano* era, invece, il capitano Toschi, capo dei som-

mozzatori destinati all'impresa di Alessandria. Egli si chiese se sarebbe stato possibile in avvenire stanare le spie del nemico, capaci di servizi come quello, senza ricorrere a misure radicali « nell'ambito del Ministero della Marina ». Egli avrebbe dovuto tentare con altri ardimentosi l'attacco alla flotta inglese dentro il porto di Alessandria, servendosi dei mezzi d'assalto caricati sull'*Iride,* alla cui costruzione aveva personalmente contribuito. Ma da vari indizi ed elementi venuti a sua conoscenza, prima e durante la fatale giornata del 22 agosto, si convinse che gli inglesi erano stati in precedenza informati di ogni cosa.

Tuttavia Toschi e Brunetti vollero ritentare la prova. Ritornati alla foce del Serchio, vicino a Marina di Pisa, dov'era la base dei mezzi d'assalto, rinnovarono i preparativi e ripartirono. La sera del 29 settembre 1940, col sommergibile *Gondar,* giungevano a una decina di chilometri dal porto di Alessandria. Emersero alle venti e trenta per ricevere dalla radio le ultime disposizioni dell'Alto Comando Navale, come era stato convenuto.

« Flotta inglese uscita al completo », comunicarono da Roma, « rientrate a Tobruk. »

Ripresa la rotta per Tobruk, il *Gondar*, mezz'ora dopo, incontrò due cacciatorpediniere e una corvetta inglesi, che per tutta la notte lo tempestarono sott'acqua di bombe. Alle otto e trenta dell'indomani, nella impossibilità di governare a causa delle gravi avarie riportate, il *Gondar* fu costretto a risalire alla superficie. Sotto il tiro delle navi nemiche, il comandante fece allagare e affondare il sommergibile, dopo aver ordinato all'equipaggio di abbandonarlo. Fu catturato insieme con tutti i suoi uomini

Trasportato prigioniero sulla banchina di Alessandria, il capitano Toschi, benché la lunga barba di parecchi giorni lo rendesse irriconoscibile, si sentì chiamare per nome da uno sconosciuto ufficiale inglese, che stava lì ad attenderlo. Il nemico, dunque, conosceva perfino le sue generalità.

E non fu questo l'unico caso: il 23 giugno 1940, al comandante del sommergibile *Torricelli*, capitano di corvetta Pelosi, fat-

to prigioniero, gl'inglesi ebbero la tracotanza di mostrare lo « specchio caratteristico », coi giudizi sulle sue capacità e attitudini militari, espressi dai superiori alle cui dipendenze s'era trovato. Chi è stato ufficiale sa quanto siano delicati e segreti questi documenti, di cui è prescritta la custodia in cassaforte: eppure gli inglesi ne erano in possesso.

Lo stesso accadde il giorno successivo, 24 giugno, al comandante del *Galvani*, affondato nel golfo Persico: « Lei è il tenente di vascello Spano », gli dissero gli inglesi, appena l'ebbero nelle mani; « sapevamo che dovevate essere qui a quest'ora ».

Singolare è anche il caso dello *Scirè*, che il 30 ottobre calava in mare, nei pressi di Gibilterra, tre « siluri pilotati » da due uomini ciascuno. L'operazione non ebbe esito fortunato e due dei piloti, Birindelli e Paccagnini, caddero prigionieri. Uno scrittore di cose navali riferisce testualmente il discorso fatto da un ufficiale inglese a uno dei prigionieri: « Voi siete il tenente di vascello Gino Birindelli, partito da La Spezia col sommergibile *Scirè* per un'im-

presa di mezzi d'insidia contro Gibilterra. Avete avuto un'avaria che vi ha fatto ritardare quattro giorni: vi aspettavamo prima! Il sommergibile era comandato dal capitano di corvetta Borghese. Voi eravate il capo degli operatori ».

Tanto particolareggiate notizie erano conosciute in Italia soltanto da poche persone, in un ambito molto ristretto. Entro il Ministero, per esempio, le imprese dei mezzi d'assalto erano note a un solo ammiraglio, destinato a coordinare e collegare le varie attività. Nei primi tempi ebbe tale incarico l'ammiraglio De Courten. Eppure, nonostante questo particolare segreto, dei cinque casi che abbiamo citati, tre si riferiscono ai mezzi d'assalto.

Complessivamente, nei primi sei mesi di guerra andarono perduti venti sommergibili: oltre quelli già ricordati, altri cinque nell'ottobre (*Berillo, Gemma, Durbo, Lafolè, Foca*); nel novembre il *Faà di Bruno,* che operava in Atlantico, e nel dicembre il *Naiade* e il *Tarantini*. Molte di queste unità avevano ricevuto in navigazione messaggi apparentemente in perfetta regola (cioè cifrati e trasmessi secondo i codici e le norme segrete di procedura radiotelegrafica, sulle onde di prescrizione) con l'ordine di navigare secondo date rotte e di spostarsi in una certa zona, dove avevano trovato la morte.

Ma un giorno giunse un ordine simile al *Micca*: seguendo tale rotta, si prescriveva, spostatevi da questo a quell'altro quadratino. I due quadratini corrispondevano a due determinate zone del mare. Senonché il *Micca* non era in mare, ma all'asciutto, in cantiere. Così la trappola non scattò, e finalmente apparve chiara la verità: quei telegrammi, con tutti i crismi dei documenti ufficiali, non provenivano dai comandi italiani, ma da quelli nemici. Certamente furono anche captati e decifrati a Roma dall'ufficio intercettazioni dell'Alto Comando Navale, senza tuttavia suscitare alcun allarme.

Si disse che quell'ardito tranello, tanto grave per la Marina italiana, doveva collegarsi con la vicenda del sommergibile *Galilei,* catturato nel mar Rosso da una corvetta inglese il 19 giugno 1940, dopo la

morte del comandante e di molti membri dell'equipaggio. Se non distrutti in tempo, i cifrari e i codici di bordo potevano essere caduti nelle mani del nemico, e aver servito a redigere dispacci apocrifi per trarci in agguato. Ma tale spiegazione non convinceva del tutto, e sembrava strano che sul *Galilei* nessuno si fosse ricordato di buttare in mare i cifrari, peraltro confezionati in modo da potersene sbarazzare all'occorrenza con facilità. Più incredulo di tutti si mostrava l'ammiraglio Da Zara, fermo nell'opinione che su quelle prime perdite « spaventose » pesasse « un alone di fosco mistero ».

Mistero che fu poi chiarito dal capitano di vascello della Marina americana, Ellis M. Zacharias. Già addetto all'*Office of Naval Intelligence,* di cui diventa vicedirettore nella seconda metà del 1942, egli era a volta a volta informato di ciò che si progettava negli Stati Maggiori dell'Asse, come di ciò che si discuteva negli incontri fra rappresentanti delle marine italiana e tedesca. Gli era ugualmente facile far giungere comunicazioni ad esponenti dell'Alto

Comando Navale italiano sui quali poteva contare e di far trovare via libera ai suoi emissari, sbarcati sulla costa italiana. E cosa più straordinaria di tutte, gli era persino possibile influire perché la flotta italiana non intervenisse in un'azione, se così conveniva agli Alleati.

Lo Zacharias ha spiegato che le imboscate dei primi mesi di guerra contro i sommergibili italiani furono tese « sfruttando alcune informazioni che il Servizio Segreto della marina britannica si era procurate a Roma alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia ».[1]

Cade così ogni supposizione sul *Galilei*, la cui perdita, dunque, non aprì un'involontaria catena di sciagure, ma probabilmente fu causata, come per gli altri sommergibili, dalla stessa insidia.

[1] Ellis M. Zacharias: *Secret Missions.*

CAPITOLO SECONDO

ARMISTIZIO DI FATTO

L'INIZIO della guerra sul mare non era stato lieto, ma peggiore fu la fine.

Lo stesso Zacharias ne dà conferma. Esatto e minuzioso nella cronaca delle nostre disavventure sottomarine, egli svela con la stessa chiarezza le lunghe trame degli anglo-americani per impedire alla flotta italiana di intervenire in difesa del territorio nazionale ed avviarla alla resa.

L'8 novembre 1942, gli Alleati sbarcano nell'Africa Settentrionale francese: è il preludio all'invasione dell'Italia. Per controbilanciare gli effetti di questa mossa, gli Stati Maggiori dell'Asse riprendono in esame i piani per l'occupazione di Malta (la cosiddetta operazione « Ercole ») e per la conquista di Gibilterra, marciando attraverso la Spagna. « Il Führer è della stessa opinione », riferisce il grande ammiraglio Raeder, dopo averne finalmente ottenuto il consenso il 22 dicembre 1942. « Egli

intende avviare negoziati con la Spagna e nello stesso tempo prepararne l'occupazione. Per il momento vuole attendere i risultati che possono essere raggiunti dal generale Muñoz Grande. » Tale notizia viene immediatamente a conoscenza dei servizi di informazione inglese e americano.

La situazione dell'Asse nel Mediterraneo continua intanto ad aggravarsi per il continuo afflusso di forze alleate, e Hitler decide di inviare a Roma il suo ministro della Marina, ammiraglio Doenitz, perché si consulti con i capi dell'Alto Comando Navale italiano. Così il 12 maggio 1943 gli ammiragli Riccardi, Sansonetti e De Courten si incontrano con Doenitz al Ministero Marina, e discutono a lungo come fronteggiare l'imminente mossa anglo-americana. Il 13 mattina, l'ammiraglio tedesco è a colloquio prima col capo di Stato Maggiore generale, Ambrosio, poi con Mussolini; all'indomani riparte, dopo essere stato ricevuto dal Re. Anche di queste conversazioni si è subito informati a Washington e a Londra.

Secondo quanto dice il comandante Zacharias, le informazioni pervengono agli Alleati in questo periodo direttamente da confidenti appartenenti al Servizio Informazioni Navali italiano. Questa singolare situazione, come è noto, è confermata nel suo discusso libro dall'ammiraglio Maugeri.[1] In quell'epoca egli era appunto capo del Servizio Informazioni Navali italiano, e ammette che il nemico era in grado di ricevere « direttamente dalla fonte » notizie e segnalazioni, concordando quindi pienamente con il collega americano.

Lo stesso giorno 14 maggio, in cui Doenitz lascia Roma, cessa la resistenza degli ultimi reparti italiani e tedeschi in Tunisia. Si avvicina, quindi, il giorno dell'operazione « Husky », decisa da Roosevelt e Churchill a Casablanca. Si allestiscono cioè l'occupazione di Pantelleria e lo sbarco in Sicilia. In vista di ciò, i servizi segreti inglese e americano pongono all'ammiraglio Cunningham, comandante delle forze navali alleate nel Mediterraneo, un quesito

[1] Maugeri: *From the Ashes of Disgrace.*

sconcertante: « Volete che la flotta italiana esca in battaglia o che rimanga nei porti? Potete scegliere ».

Cunningham si appiglia al secondo partito. « Non c'è dubbio », dice con qualche iattanza, « che avremmo la meglio sugli italiani in una battaglia campale. Comunque è preferibile evitare rischi; fate quindi di tutto perché la flotta italiana sia tenuta lontana. » Così, più che dagli inopinati crolli delle piazzeforti militari marittime di Pantelleria e Augusta, l'invasione della Sicilia viene favorita dall'assenza di ogni contrasto navale.

Già dal gennaio 1943 si attende a Londra la prevista notizia dell'eliminazione di Mussolini, ma soltanto ai primi di giugno, con un mese e mezzo di anticipo, il Servizio Segreto alleato è in grado di informare che il crollo di Mussolini è imminente.

In previsione, quindi, dei sicuri mutamenti che stanno per aver luogo in Italia, il capitano Zacharias intavola trattative « con alcuni elementi dissidenti delle più alte sfere della Marina italiana con cui eravamo direttamente in contatto » per pre-

parare per tempo la resa della flotta. « Intatta », egli dice.[1]

Si vedrà nel capitolo successivo con quali esponenti dell'Alto Comando Navale italiano gli Alleati vengono in contatto, e a mezzo di quali intermediari.

Gli alleati ricevono assicurazione che la flotta sarà condotta alla resa: e perciò redigono fin dai primi di luglio del 1943 un proclama da indirizzare al momento opportuno alle navi italiane per invitarle ad andare a Malta.

Iniziate le trattative per la resa della flotta italiana, si giunge tra le due parti ad un armistizio separato: la flotta non è bombardata, né in alcun modo molestata; d'altra parte, essa non è più impiegata e praticamente non combatte più contro gli Alleati.

Nei settantacinque giorni, infatti, precedenti l'8 settembre, gli aviatori americani e inglesi non risparmiano nei loro bombardamenti in Italia nemmeno quei luoghi ritenuti fino allora preservati dalle distruzioni. Su alcune città i bombardieri alleati ritornano in massa per più giorni e per più notti di seguito, devastando località già devastate. Nessuna zona della penisola e delle isole ha requie, e anche piccoli centri o frazioni, ubicati lungo un tronco ferroviario o in vicinanza di un aeroporto, sono sconvolti da attacchi aerei.

[1] Zacharias: *op. cit.*

Ma non una bomba è lanciata, dal 25 giugno fino all'8 settembre, contro il grosso della flotta dislocato, con le corazzate *Littorio, Roma* e *Vittorio Veneto,* a La Spezia; né sull'aliquota di navi, con le corazzate *Duilio* e *Doria,* ancorate a Taranto.

A rigor di logica, avvicinandosi alla Sicilia per invaderla, gli Alleati dovrebbero colpire la Marina da guerra italiana con massicci e intensi bombardamenti, per prevenirne l'intervento al momento dello sbarco. Invece non se ne curano affatto.

L'aviazione alleata non risparmia nulla in Sicilia in quei giorni e bombarda senza distinzione obiettivi militari e non militari. Semina ferro e fuoco sul centro di Palermo, sull'Università e sul Palazzo Reale il primo luglio e nella notte dall'uno al

due. Semidistrugge Messina nella notte dal tredici al quattordici. Lo stesso avviene nelle altre città, nei villaggi e persino nei piccoli borghi, per « addolcire la Sicilia », come dichiara il segretario del generale Eisenhower, Harry Butcher.[1]

Ciò accade in tutta l'intera penisola.

Durante la notte dal 12 al 13 luglio 1943, Torino subisce il più grave bombardamento. Le ondate si susseguono sulla città per oltre un'ora, dall'una e trentacinque, lanciando ogni sorta di ordigni di distruzione: bombe al fosforo da un quintale con spoletta ritardata, bidoni pieni di materiale infiammabile, decine di migliaia di spezzoni incendiari e bombe dirompenti di grossissimo calibro del peso di circa una tonnellata e mezzo.

Sei giorni dopo, il 19 luglio, è la volta di Roma: così finisce « la storia della città santa », come dice il Re a Mussolini nel loro penultimo incontro. Circa settecento bombardieri *Liberator* e *Fortezze Volanti*,

[1] Harry C. Butcher: *My three years with Eisenhower.*

alternandosi sulla città dalle undici fino a verso le quattordici, lanciano sulla capitale oltre mille tonnellate di alto esplosivo. Gravi danni riportano i quartieri Prenestino e Tiburtino. Il numero delle vittime, mai comunicato ufficialmente, è in proporzione ai quindicimila vani distrutti o danneggiati nei più popolosi e popolari rioni di Roma.

Anche Bologna è colpita, come mai né prima né dopo, il 24 luglio: seicento case del centro cittadino sono distrutte o gravemente danneggiate.

Livorno, già duramente provata dai bombardamenti del 28 maggio e del 28 giugno, viene semidistrutta dall'aviazione nemica all'una di notte del 25 luglio. A pochi minuti di volo, la vasta e profonda baia di La Spezia, cinta da alti monti coronati di batterie, si riempie di nebbia artificiale per occultare le navi all'ancora, ma la precauzione è superflua perché gli aviatori anglo-americani girano al largo.

Benevento, Salerno, Cosenza, Catanzaro, Sulmona, Trento, Bolzano e ancora

Bologna: nulla sfugge in quei giorni in Italia all'offesa aerea del nemico.

Per « piegare col terrore l'Italia », secondo quanto riferisce il ministro degli Esteri del tempo, Guariglia, e sollecitare Badoglio alla resa, nel mese di agosto 1943 gli Alleati concentrano l'offensiva aerea contro Torino e Milano, che sono bombardate la sera del 7 agosto e nella notte dal 12 al 13 agosto. Il fragore di Milano bombardata valica la cerchia delle Alpi ed è nettamente udito fino a Berna.

Nelle notti sul 15 e sul 16 agosto, gli aerei nemici, favoriti dal plenilunio, ritornano in massa su Milano; e nella notte dal 16 al 17 agosto su Torino, con un attacco durato dall'una e un quarto fino a circa le due, che fu come una ricapitolazione dei precedenti.

Roma è bombardata per la seconda volta il 13 agosto: altri seimila vani sono distrutti nel quartiere Prenestino.

L'ora di Pisa scocca verso le tredici del 31 agosto, quando una formazione di bombardieri, proveniente dal mare, lascia cadere una tempesta di bombe. Gran parte della

città rimane diroccata. Nel cimitero suburbano di Pisa sono portate millenovecentoquarantacinque salme: in fondo ad esso, a sinistra, parallelamente al muro posteriore di cinta, due lunghe siepi di mortella delimitano ancor oggi una grande fossa con gli avanzi irriconoscibili di innumerevoli vittime non identificate.

A Foggia, le vittime dei bombardamenti aerei superano le ventimila. Napoli, già novantasette volte bombardata, è colpita ancora duramente il 6 settembre.

Ma non una bomba cade sulla flotta.

« Mi sono domandato tante volte », dice l'ammiraglio Garofalo, imbarcato sulla *Littorio* a La Spezia, « come mai l'aviazione avversaria ci risparmiasse. »

Il caso non era chiaro nemmeno a lui.

« La visita dei ricognitori sulla rada popolata di navi », egli aggiunge, « avviene due volte al giorno con puntualità cronometrica; di giorno e di notte gli aerei americani e inglesi attaccano Livorno, Pisa, i campi di atterraggio della Toscana e della Versilia, ma non si spingono mai sul nostro cielo. »

« Perfino durante una esercitazione notturna », continua l'ammiraglio Garofalo, « fra Tino e lo scoglio Ferale, le mie navi sono illuminate a giorno dai bengala di un ricognitore e l'unico danno che ne riporto è quello di dover rientrare alla base a tentoni fra la nebbia che permane dopo l'allarme, contenuta fra i monti e i colli che fanno corona al golfo. »

Alla cessazione dei bombardamenti alleati contro la flotta italiana, che data dagli ultimi di giugno, corrisponde l'astensione della flotta da ogni azione contro gli anglo-americani. Per « finalità politiche »,[1] allo scopo di mascherare la completa inattività, si effettuano soltanto due crociere: una con gli incrociatori *Eugenio di Savoia* e *Montecuccoli* al comando dell'ammiraglio Oliva e l'altra con gli incrociatori *Garibaldi* e *Aosta* al comando dell'ammiraglio Fioravanzo.

Dopo essersi spinte verso sud nel Tirreno, le due coppie di navi ritornano alle basi di partenza, Genova e La Spezia.

[1] Ammiraglio Romeo Bernotti: *La guerra sui mari,* vol. III.

Ma nei settantacinque giorni precedenti l'armistizio, non una bomba alleata cade sulle navi italiane, ed esse non sparano neppur un colpo contro gli anglo-americani.

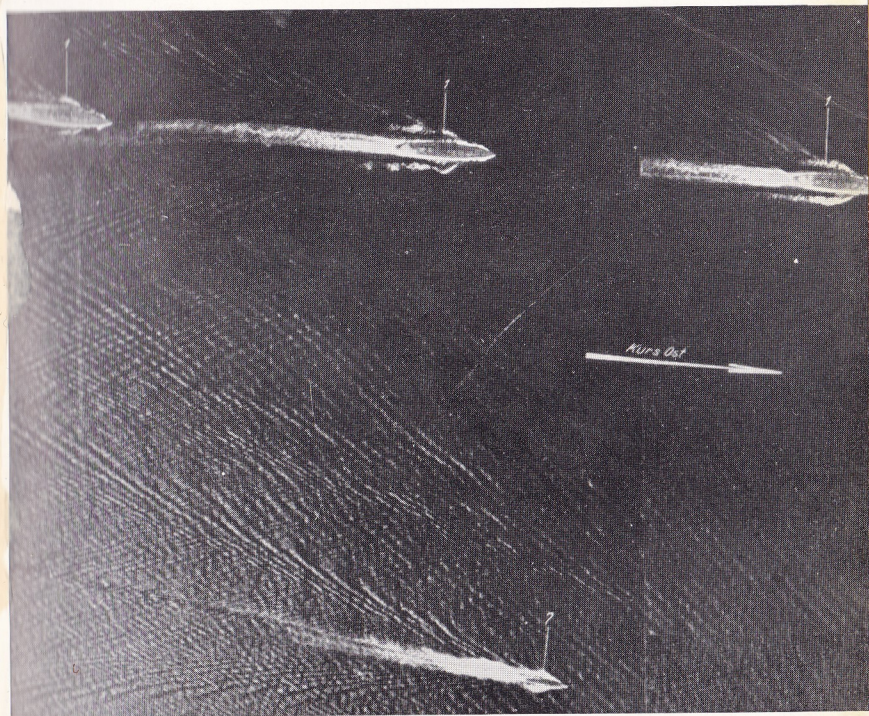
La tregua non è rotta nemmeno durante la sbarco nemico in Sicilia. Nessuna corazzata, né incrociatore, né cacciatorpediniere, né torpediniera è inviata a contrastarlo. Ancora una volta i sommergibili fanno le spese delle macchinazioni col nemico e tre di essi, *Flutto, Nereide, Acciaio,* affondano. Un quarto, il *Bronzo,* è catturato dagli inglesi davanti a Siracusa il 12 luglio.

CAPITOLO TERZO

IL MESSAGGIO DEI FRATELLI

NELLA storia delle trattative tra gli Alleati e l'Alto Comando Navale italiano, occorre fare il nome di un altro personaggio, il tenente di vascello Aldo Cippico, che faceva parte del Servizio Informazioni Navali, uomo di fiducia dell'ammiraglio Maugeri.

Nel giugno 1942, durante l'offensiva in Africa Settentrionale che portò le truppe dell'Asse ad El Alamein, Cippico era stato inviato a Marsa Matruh, dove aveva impiantato una stazione radio ricevente e trasmittente, con cui comunicava direttamente a Roma con Maugeri. Egli agiva in modo del tutto autonomo, né doveva dipendere dai comandi in Africa. Più volte si era meritato gli elogi dell'ammiraglio per lo zelo e la diligenza con cui assolveva gl'incarichi.

Il giorno successivo allo sbarco angloamericano nell'Africa Settentrionale fran-

2 Le corazzate *Roma*, *Littorio* e *Vittorio Veneto*, fotografate alle 13,23 del 9 settembre da un ricognitore tedesco, mentre navigano in linea di fila nelle acque tra la Sardegna e la Corsica con rotta est. In basso un'unità minore.

cese, cioè il 9 novembre 1942, il tenente Cippico è trasferito telegraficamente dalla Libia, che le truppe dell'Asse stanno ormai evacuando, all'Ambasciata d'Italia a Lisbona. In qualità di « aggiunto », egli deve collaborare con l'addetto navale in quella sede, capitano di vascello Cugia di Sant'Orsola, già a Washington con lo stesso incarico fino all'entrata degli Stati Uniti in guerra.

Caduto Mussolini, Cippico comunica all'Alto Comando Navale italiano, l'intendimento degli Alleati che la flotta, di cui si prepara la resa, rimanga integra e intatta.

La risposta giunge da Roma qualche giorno dopo. È consegnata all'addetto navale degli Stati Uniti nella capitale portoghese dal capitano commissario di Marina Mario Vespa, inviato da Maugeri d'accordo con Sansonetti. De Courten ne è subito informato.

Inoltre, nei primi giorni dell'agosto, il Presidente del Portogallo, Salazar, telegrafa da Lisbona al suo ambasciatore a Londra incaricandolo di prospettare al Governo britannico l'opportunità che la flotta

italiana sia internata in porti portoghesi.

Tutto ciò accade non soltanto prima della richiesta italiana di resa, ma della partenza dall'Italia del plenipotenziario generale Castellano, che avviene il 12 agosto. La potenza navale italiana, dunque, non è più considerata strumento di guerra; essa è soltanto uno spunto per uno scambio di vedute tra gabinetti stranieri. La sua fine è barattata sottobanco, di straforo, ancor prima che l'armistizio sia richiesto agli anglo-americani. Essi non hanno più nulla a temere sul mare, quando ci impongono la resa senza condizioni.

* * *

In una simile situazione e con le aderenze di cui dispone a Roma, non sembra difficile al capitano Zacharias di portare a buon fine il compito che gli hanno affidato dopo lo sbarco anglo-americano in Sicilia. Egli deve spianare la strada ad alcuni emissari, che dagli Stati Uniti debbono portare clandestinamente una lettera ad un pezzo grosso della Marina italiana. La missiva è scritta da Marcello Girosi ed è indirizzata

a suo fratello Massimo. Agente del Servizio Segreto americano, il primo, capo dell'Ufficio Operazioni dell'Alto Comando Navale, il secondo.

Questo messaggio è stato riveduto e corretto dallo stesso Presidente degli Stati Uniti, Roosevelt, che ha personalmente approvato il piano della spedizione.

Uno degli emissari, oriundo italiano, nella vita civile fa il lottatore di professione, e grazie alla sua prestanza fisica è stato assegnato a Marcello Girosi come guardia personale. Gli è stato raccomandato di raggiungere alla chetichella l'aeroporto di Washington e di non aprir mai bocca per non lasciar trapelare quel che va a fare in Italia. Ma quando gli altri della brigata giungono all'aeroporto, vedono una folla plaudente attorno all'aereo che li deve trasportare in Sicilia. In mezzo alla calca, l'atleta firma autografi, agitando le mani congiunte in alto sul capo, alla maniera dei pugilatori. Marcello Girosi per mettersi al fianco del suo « guardiano » si deve far largo tra la folla degli ammiratori.

Un fuoruscito spagnolo funge da radio-

telegrafista. Questa è la bassa forza dell'equipaggio. Lo Stato Maggiore, invece, è formato da ufficiali della riserva navale degli Stati Uniti, uno dei quali ha già un nome celebre come proprietario del circo equestre *Ringling Bros. and Barnum & Bailey*: si chiama Henry Ringling North.

In attesa che l'ammiraglio Girosi sia messo al corrente della strana impresa, gli emissari, sette in tutto compreso Marcello Girosi, sono portati in volo dagli Stati Uniti alla Sicilia. Appena giunti, essi giudicano che, a conti fatti, non sia superfluo un ottavo compagno di avventura, a cui affidare l'ultima incombenza: sbarcato nel punto prestabilito della costa italiana, toccherà a costui di recarsi a Roma, per recapitare personalmente il dispaccio. A rigor di logica, dovrebbe scendere a terra Marcello Girosi e andare personalmente dal fratello, ma ciò comporta un certo rischio. Perciò a Palermo reclutano un ex militare, disertore, il quale, per mostrare la propria impazienza di menare le mani, si esercita a lanciare dalla finestra dell'albergo vasi di fiori sui passanti.

Dopo aver ricevuto assicurazione che l'ammiraglio Massimo Girosi è stato debitamente avvertito, la comitiva parte in motoscafo da Palermo. Ma dopo alcune ore tutti e otto ritornano. Essi riferiscono di essersi spinti col favore delle tenebre fino al golfo di Gaeta, dove all'improvviso sono stati raggiunti da aerei tedeschi che, fatti alcuni giri, si sono allontanati senza aprire il fuoco. Così non hanno avuto bisogno di fare uso delle armi: spenti i motori si sono acquattati in silenzio, evitando il minimo movimento. È andata liscia; ma poco dopo, mentre tentano di avvicinarsi alla costa, una squadriglia di *mas* italiani passa tanto vicina che possono sentire il « puzzo d'aglio » dell'alito dei marinai che sono a bordo. Impressione, questa, che è frutto della fantasia eccitabile di gente non avvezza al mare.

Due giorni dopo, gli otto ritentano l'impresa. Ma, giudicando di essersi spinti la prima volta troppo a nord, decidono di dirigersi verso le coste della Calabria. Il tragitto non è lungo.

A duecento metri da terra, essi mettono in mare un battellino di gomma, con remi e scalmi fasciati di stoffa, perché non stridano, e vi sale il tipo che deve raggiungere Roma. Il messaggio segreto è inserito nella rilegatura di un libro.

« Verremo a riprenderti a Terracina », gli dicono sottovoce. « Trovati lì fra quindici giorni, a questa stessa ora. Ricordati di fare i segnali con la lampada. »

E lo lasciano solo. Ora tocca a lui di percorrere coi suoi mezzi oltre cinquecento chilometri.

Dopo quindici giorni, nel giorno fissato, il motoscafo si presenta al largo di Terracina. Ma da terra nessun segnale.

Il motoscafo ritorna nello stesso posto le due notti successive, come è stato convenuto, ma non appare nessuno.

Tuttavia, il messaggio di Marcello Girosi è stato regolarmente consegnato al fratello ammiraglio. Esso « apre la strada per la resa della flotta ».

Ma l'imbarazzante latore di quel messaggio è stato arrestato.

PARTE SECONDA

CAPITOLO QUARTO

MISSIONE SEGRETA

A DISTANZA di pochi giorni, nello stesso mare di Gaeta, segue una nuova impresa clandestina.

L'armistizio tra l'Italia e le potenze anglosassoni, a nome anche delle altre della coalizione, era stato già firmato alle ore diciassette e quindici del 3 settembre tra gli uliveti di Cassibile, ma non era stato ancora annunciato. Sebbene nel testo non ve ne fosse cenno, il comando anglo-americano aveva assicurato che se l'Italia si fosse arresa, una divisione americana aviotrasportata sarebbe stata lanciata nei dintorni di Roma, per unirsi alle forze italiane nella difesa della capitale contro i tedeschi.

Fedele all'impegno, il generale Eisenhower, comandante supremo delle forze anglo-americane nel Mediterraneo, la mattina del 5 settembre aveva fatto pervenire in volo al Comando Supremo italiano, a mezzo di uno dei nostri ufficiali che si erano

recati a Cassibile, copia degli ordini impartiti per la ottantaduesima divisione aviotrasportata americana, prescelta per cooperare alla difesa della capitale italiana. Essa doveva scendere sugli aeroporti di Furbara e Cerveteri in un primo tempo, su quelli di Guidonia e Centocelle successivamente.

Eisenhower aveva chiesto anche che fosse mandata una nave italiana ad Ustica a incontrare due suoi inviati.

Perciò la sera del 6 settembre 1943 la corvetta *Ibis* parte da Gaeta, diretta verso sud. Al largo del litorale partenopeo, da bordo si può scorgere Napoli in fiamme, sotto nubi di fumo e di polvere. L'aviazione anglo-americana ha terminato da poco un bombardamento a tappeto, il più grave di tutta la guerra.

L'indomani, giorno 7, all'alba, l'*Ibis* arriva ad Ustica e si àncora nella piccola insenatura di Cala Santa Maria. Poco dopo, sopraggiunge un grosso motoscafo inglese, che rallenta al minimo e va ad affiancarsi alla corvetta. Due ufficiali salgono dall'imbarcazione nemica su quella italiana.

Il primo che viene avanti, bruno, smilzo, di media statura e di giovane aspetto nonostante le stelle di generale, veste l'uniforme di paracadutista americano, col giubbetto stretto in vita, la camicia cachi, i calzoni larghi infilati negli stivaletti alti.

L'altro, alto, massiccio, piuttosto attempato, porta i gradi di colonnello e veste in modo più formale.

A bordo della corvetta li attende l'ammiraglio Maugeri. Messo da parte il riserbo di prammatica con cui si tratta tra nemici, accoglie i due ufficiali americani con grandi effusioni.

Uno è il generale Taylor, vicecomandante dell'ottantaduesima divisione aviotrasportata americana. L'altro è il colonnello Gardiner. Da Cassibile sono andati a Palermo e di qui ad Ustica, dove, come abbiamo visto, si sono imbarcati sulla corvetta comandata da Maugeri. Questa li porterà a Gaeta, di dove proseguiranno per Roma. È loro compito coordinare con le autorità italiane la grande operazione di lancio, che dovrebbe aver luogo l'indoma-

ni, 8 settembre, dopo che Eisenhower, alle diciotto e trenta dello stesso giorno, avrà annunziato alla radio la capitolazione dell'Italia.

« La flotta italiana », dice Maugeri a Taylor, « è pronta a unirsi agli Alleati non appena l'armistizio sarà annunciato. »[1]

La flotta italiana, invece, si tiene pronta ad attaccare gli Alleati. A questo scopo, da mesi, si va preparando meticolosamente e severamente addestrando. Tutto è pronto in vista di un combattimento ad oltranza. Già da due giorni, cioè dal 5 settembre, sono stati fissati gli accordi con le aviazioni italiana e tedesca per la cooperazione aerea: per assicurare meglio i collegamenti tra cielo e mare, sono stati imbarcati sulle navi anche operatori radiotelegrafici tedeschi con i loro apparati. Lo spirito degli equipaggi è acceso e le navi in piena efficienza: esse sono fornite non solo di *radar*, ma anche di *metox*, gli apparecchi tedeschi capaci di intercettare i *radar* nemici a di-

[1] Richard Thruelsen e Elliot Arnold in *Harper's Magazine*, ottobre 1944.

stanza superiore persino alla portata dei *radar* stessi.

Nel momento stesso in cui Maugeri tranquillizza Taylor in quei termini, la flotta italiana è in allarme, poiché sono stati avvistati quella mattina, proprio mentre l'*Ibis* viaggia alla volta di Gaeta, grossi convogli nemici in navigazione nel Tirreno diretti a nord. Sulle navi non si attende altro che l'ordine di salpare per affrontare il nemico.

Soltanto l'*Ibis* fa eccezione, navigando tranquillamente di ritorno da Ustica, con tempo splendido e mare calmo, già fuori della mischia e senza preoccupazioni di attacchi né dall'una né dall'altra parte. Quasi come una gita. L'ammiraglio italiano si fa in quattro per rendere gradito agli ospiti il passaggio sulla sua nave: nell'assicurarli di stare tranquilli e di non temere nulla al momento dello sbarco, egli fa certamente assegnamento sulla sua opera personale e su quella di qualche influente suo collega dell'Alto Comando Navale.

Dopo mezzogiorno, la corvetta italiana entra nelle acque dell'arcipelago parteno-

peo, luoghi che richiamano alla mente dell'ammiraglio Maugeri molti ricordi per animare la conversazione.

Ventotene: qui egli s'era diretto con la corvetta *Persefone* il 28 luglio, dopo aver imbarcato a Gaeta Mussolini prigioniero. Dal giorno in cui lo avevano promosso ammiraglio, non era uscito mai una sola volta in mare; era rimasto per quasi tutta la durata della guerra a Roma, in servizio presso l'Alto Comando Navale. E quella prima missione, per deportare un personaggio come quello che aveva a bordo, lo aveva eccitato. Più tardi, infatti, scriverà: « Come si chiama l'ammiraglio inglese che con il *Bellerophon* portò Napoleone a Sant'Elena? Il paragone è sproporzionato? » Confondeva evidentemente il *Northumberland,* con il quale il Corso fu deportato dall'Inghilterra all'isola di Sant'Elena, con il *Bellerophon,* che lo trasportò invece dal Belgio in Inghilterra. E quanto al paragone, era sproporzionato.

Ponza: qui Maugeri aveva sbarcato Mussolini, visto che l'isola di Ventotene non era apparsa abbastanza sicura; e qui era

venuto a riprenderlo, col cacciatorpediniere *Pantera,* giusto un mese addietro, il 7 agosto, per portarlo alla Maddalena.

Ora egli sta compiendo con l'*Ibis* un'impresa che corona le sue precedenti.

L'approdo si avvicina. Già si vede in lontananza Capo d'Orlando che sovrasta Gaeta, con la caratteristica torre, grossa e tozza, adibita a semaforo, sulla vetta. Sulla destra, si va scoprendo il castello angioino e già si intravvedono le basse case dell'abitato. Il rischio dell'impresa si accentuerà scendendo a terra.

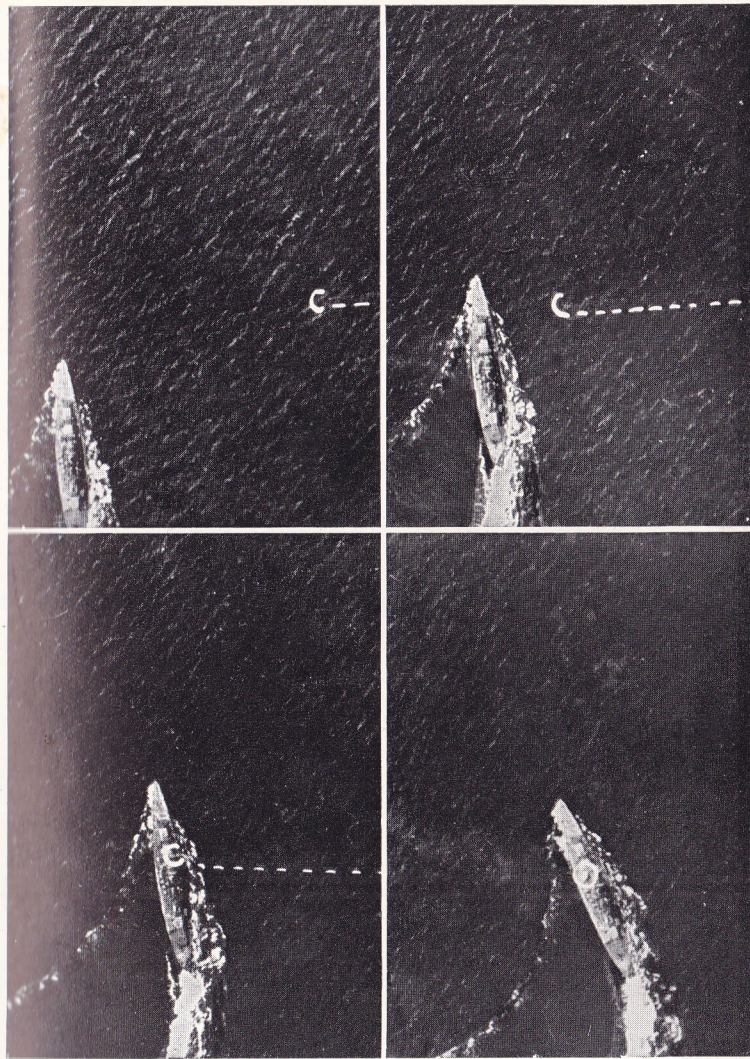
« Se siete catturati, badate che i tedeschi possiedono il siero della verità », avevano raccomandato scherzando al colonnello Gardiner prima di partire dalla Sicilia Ed egli se ne ricorda. Nonostante i suoi cinquantadue anni, si è arruolato volontario. Nella vita civile fa l'avvocato ed ha ricoperto la carica di governatore del Maine; appartiene ad una delle famiglie più antiche dello Stato. Ora è ufficiale d'aviazione, ma anche sotto l'uniforme che indossa, armato di *Colt 45,* traspaiono le sue abitudini borghesi.

Taylor proviene invece da West Point, il celebre collegio militare da cui sono usciti i capi più in vista dell'Esercito degli Stati Uniti, Eisenhower compreso. Egli la porta scritta in fronte, la sua condizione di militare di carriera. Ha in tasca una *Beretta* tolta a un militare italiano caduto prigioniero in Sicilia.

Poco prima dell'arrivo s'aggiustano per fingersi aviatori catturati in mare. Si scompigliano i capelli, tirano di traverso il nodo della cravatta, si sbottonano le giubbe e si spruzzano un po' d'acqua sui pantaloni, come segno della simulata avventura marina, se per disgrazia cadranno nelle grinfie dei tedeschi.

Conciati in questo modo, appaiono sulla passerella, appena l'*Ibis* attracca alla banchina. Preceduti e seguiti da marinai con i fucili spianati, sono sospinti bruscamente dentro un'automobile, che attende col motore acceso. La macchina parte.

Sono circa le diciotto e trenta del 7 settembre 1943.

Gli ultimi riflessi del tramonto dorano la chiesa e il campanile della squallida piaz-

3 La prima bomba radiocomandata colpisce la *Roma* alle 15,45 del 9 settembre. Nei quattro fotogrammi, ripresi dall'aereo tedesco attaccante, il cerchietto indica le posizioni successive della « FX » e la linea tratteggiata sottolinea la scia del fuoco pirotecnico segnalatore.

za di Gaeta, di fronte al mare. Qualche raro passante si sofferma incuriosito a osservare la scena, che anche se curata diligentemente da un regista di eccezione come Maugeri (anch'egli sulla macchina con i gradi del berretto bene in vista) non persuade troppo.

Uscita da Gaeta, l'automobile svolta in una strada laterale e si ferma dopo un breve tratto. Ne discende in fretta la comitiva, per salire su un furgoncino chiuso, che subito raggiunge la via Appia, dirigendosi alla volta di Roma.

Quando, dopo Itri e Fondi, giungono a Terracina, quasi completamente distrutta dal bombardamento di due giorni prima, è già notte. Si procede a passo d'uomo, sobbalzando tra le macerie.

Lungo il rettifilo che da Terracina a Cisterna taglia l'Agro romano, i canali di scolo e le fattorie della bonifica spiccano al chiarore della luna. I due ufficiali americani aguzzano gli occhi attraverso i finestrini laterali del camioncino per scoprire sulla strada opere difensive; riescono a contare sei blocchi stradali. Di militari tede-

schi ne incontrano soltanto qualcuno, a Velletri e ad Albano.

Dalla discesa delle Frattocchie si scorge Roma, dove il camioncino arriva alle ventidue circa, entrando dalla Porta di San Giovanni.

CAPITOLO QUINTO

SERATA A PALAZZO CAPRARA

Il furgoncino si ferma davanti all'ingresso di Palazzo Caprara, in via Venti Settembre, alle ventidue e trenta circa. Taylor e Gardiner sono costretti ad attendere un po': stanno passando in quel momento alcuni automezzi tedeschi. Poi i due ufficiali alleati saltano giù dallo sportello posteriore e infilano in fretta il portone, sulla cui soglia li ha preceduti l'ammiraglio Maugeri. Nell'andito, fiancheggiato da alte colonne, rischiarato da tenui luci, gli uomini di guardia si irrigidiscono nel saluto, sbirciando con la coda dell'occhio le uniformi insolite. È stato loro detto che sono arrivati agenti di servizi segreti stranieri.

I due ufficiali americani vengono accompagnati negli alloggi, preparati fin dal mattino. Le stanze con le pareti ricoperte di pannelli di legno scuro intarsiato, l'arredo, le belle sculture antiche che appaiono in-

torno, destano la loro meraviglia. Restano senza fiato entrando nelle camere da bagno tutte in marmo, con grandi specchi e finimenti in metallo lucente.

« Un *sandwich* o due bastano », dice Taylor vedendo la tavola imbandita.[1]

L'americano è preoccupato del tempo che gli farà perdere quel rito bucolico a cui la tradizione italiana non sa rinunciare neanche in circostanze tanto eccezionali. Il generale preferirebbe conferire immediatamente con i capi italiani.

« Venga, non è un pranzo il nostro », gli dice uno dei due ufficiali italiani che fanno gli onori di casa.

Siedono in circolo, ed è invece un pranzo in piena regola, col dolce e il caffè. Non manca neppure un mazzo di fiori in mezzo alla tavola.

A Cassibile, quattro giorni prima, la firma dell'armistizio, su un tavolaccio con una coperta da campo, sarebbe avvenuta all'asciutto, se uno dei presenti non avesse

[1] Thruelsen e Arnold: *op. cit.*

offerto di suo un po' di *whisky*; a Roma si esagera in senso inverso.

Ad ogni portata, il disagio tra i commensali si accentua; gli italiani sembrano preoccupati di animare, coi loro discorsi e coi loro modi, una serata di società; gli americani stanno sulle spine, in gara con le lancette dell'orologio. Sono già le ventitré e trenta passate: fra diciannove ore scoppieranno avvenimenti di capitale importanza e ancora non si vede comparire nessuno.

« Quando potremo vedere i vostri capi? » domanda Taylor.

« Per stasera no. È tardi. Avrete anche voi bisogno di un po' di riposo dopo un viaggio così lungo. Domani ci sarà tempo a sufficienza per i colloqui. Gradite ancora un po' di vino? »

Prendersela con tanto comodo, non a torto ispirava sospetti. Le potenze anglosassoni erano state implacabili nell'imporre le condizioni di resa, tuttavia esse avevano deciso di aiutare l'Italia col lancio di una grande unità nelle vicinanze di Roma, nel difficile momento in cui avrebbe dovuto

sganciarsi dalla Germania. Il vice-comandante di questa unità era già da qualche ora a Roma, ma nessuno si era fatto vivo: né il Capo del Governo, Badoglio; né il capo di Stato Maggiore Generale, Ambrosio; né il capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Roatta. Tutti e tre assenti: come se non avessero nemmeno la curiosità di conoscere questo generale venuto a Roma dal campo nemico; come se non avessero interesse ad apprendere dalla sua viva voce che cosa fosse venuto a fare nella capitale italiana; come se non fosse affatto urgente sapere dall'inviato del comandante supremo alleato, generale Eisenhower, se per caso non fossero sorte novità, in quel pericoloso momento.

Finalmente si manda a chiamare il generale Carboni. Egli comanda uno dei tre corpi d'armata destinati alla difesa di Roma, quello corazzato di manovra, composto dalle divisioni *Ariete, Centauro* e *Piave* e da un reggimento di bersaglieri. Altri due corpi d'armata, uno per la difesa esterna della capitale, costituito dalle divisioni *Granatieri, Piacenza, Lupi di Toscana, Re,*

e l'altro per la difesa interna, con la divisione *Sassari,* i reparti dei depositi e la polizia, sono alle dipendenze di altri due generali, Zanghieri e Barbieri.

Carboni, quindi, non ha autorità per prendere decisioni sulla difesa di Roma, per altro avocata a sé dal capo di Stato Maggiore dell'Esercito, generale Roatta, da cui dipendono i tre comandanti dei corpi d'armata citati. Tanto meno egli ha la veste per discutere i gravi problemi politici e militari relativi all'imminente annunzio dell'armistizio. Deve, dunque, andar cauto col generale americano e ascoltare il più possibile.

Taylor va per le spicce. Senza preamboli, egli dice a Carboni che il generale Eisenhower ha deciso di annunziare l'armistizio fra poco, nel pomeriggio, alle diciotto e trenta. Alla stessa ora centotrentacinque aeroplani da trasporto decolleranno dai campi d'aviazione dell'Africa Settentrionale francese, per lanciare il primo scaglione della ottantaduesima divisione sugli aeroporti di Furbara e Cerveteri: i lanci si susseguiranno con la massima sollecitudine,

utilizzando poi anche gli aeroporti di Guidonia e Centocelle.

« Impossibile », obietta Carboni, « non siamo pronti. Bisogna senz'altro sospendere l'aviolancio e rimandare l'armistizio a data da destinarsi. »

L'inattesa risposta annichilisce i due americani. Essi non pensavano davvero a una tale accoglienza venendo a Roma. L'aiuto di una divisione aviotrasportata alleata era stato richiesto e sollecitato dal plenipotenziario italiano mandato a chiedere la resa. Eisenhower vi aveva aderito e da due giorni aveva trasmesso al Comando Supremo italiano persino la copia degli ordini da lui impartiti all'ottantaduesima divisione. Che cosa era frattanto accaduto, per far mutare pensiero ai governanti italiani, al punto di rifiutare l'appoggio di una grande unità americana modernissima e potentemente armata?

Negli ultimi giorni, continua Carboni, i tedeschi hanno occupato in gran forze l'area di Roma, ed hanno virtualmente disarmato e immobilizzato le guarnigioni italiane. La città non può essere difesa. Può

provarlo con le cifre alla mano. Vi sono nella valle del Tevere dodicimila tedeschi, tra i più fanatici e fieri combattenti nazisti. C'è una divisione di *Panzer Grenadier,* che, tenuto conto dei complementi ricevuti negli ultimi tempi, è forte di ventiquattromila uomini. Vi sono cento pezzi d'artiglieria, in massima parte cannoni da ottantotto, di micidiale efficacia. Ci sono centocinquanta carri pesanti e cinquanta leggeri.

Per contro, continua Carboni, il corpo d'armata di manovra, che egli comanda, non ha quasi benzina e le munizioni non basterebbero che per qualche ora di combattimento. (In seguito confessò di aver « esagerato » di proposito le difficoltà logistiche per scoraggiare gli americani e farli desistere dai loro propositi. In realtà aveva mentito. Di munizioni ce n'erano, a parte una lieve deficienza di proiettili perforanti, e nei depositi c'era tanta benzina che le tre divisioni del corpo corazzato di manovra, oltre alle spettanze del mese e i quantitativi arretrati, avevano avuto un'assegnazione extra di carburante per com-

piti speciali, quali quelli inerenti al prossimo lancio della divisione aviotrasportata americana. Infatti, la divisione *Piave* s'era già rifornita di carburante per mille chilometri; l'*Ariete* e la *Centauro* per riempire i serbatoi dei loro automezzi non avevano che da andare ai depositi di Mezzocammino, sulla via del Mare, appena fuori l'abitato della capitale.)

I tedeschi, aggiunse Carboni, stanno sul chi vive e piomberanno addosso, alla prima mossa, non solo agli italiani, ma anche agli americani scesi dal cielo, massacrando gli uni e gli altri senza misericordia. Essi già controllano gli aeroporti attorno a Roma. Accadrebbe un disastro.

Allargando le braccia in segno di rassegnazione, Carboni conclude dicendo che non c'è nulla da fare: al primo annunzio dell'armistizio, i tedeschi occuperanno Roma, scacciandone le truppe italiane, infierendo contro gli alti ufficiali che si sono assunti la responsabilità della capitolazione. No, è inutile parlarne: armistizio e aviolancio debbono essere evitati.

Per ultimo, il generale italiano non vuole mostrarsi avaro di qualche consiglio verso il collega americano, che ha affrontato un così lungo viaggio: la migliore cosa è, gli dice, « che lei si riposi per un giorno o due e poi se ne ritorni, insieme col suo colonnello, al quartier generale a fare il suo bravo rapporto sull'accaduto ».

« Dobbiamo vedere il maresciallo Badoglio, e subito », dice a questo punto il generale Taylor, tagliando corto. « Conduceteci da lui. »

« Impossibile. È troppo tardi », dice Carboni. « Il maresciallo è vecchio e a quest'ora è a letto da un pezzo. »

Ma il tono risoluto del generale americano induce Carboni a far telefonare alla villa di Badoglio, per chiedere al maresciallo il consenso alla visita.

Frattanto accorre dal Comando Supremo a Palazzo Caprara il sottocapo di Stato Maggiore Generale, Rossi. Carboni lo previene: « Tutto aggiustato », dice, « adesso andiamo da Badoglio per sottoporgli il telegramma di proroga ».

« Debbo venire anch'io? » domanda il generale Rossi.

« No », dice Carboni, « è inutile, ormai è sistemato tutto. »[1]

Forse crede sul serio di aver messo a posto tutto.

Così Carboni, Taylor e Gardiner partono in auto verso via Bruxelles, dove abita Badoglio. Questo andare da un punto all'altro della città nel cuore della notte, senza essere minimamente disturbati, come del resto è avvenuto nel viaggio da Gaeta a Roma, non si accorda con ciò che ha detto Carboni. La città non appare affatto alla mercé dei tedeschi. E nemmeno i dintorni. Se due ufficiali americani in divisa possono percorrere indisturbati per centinaia di chilometri la campagna romana, se possono attraversare Roma dalla periferia al centro e viceversa senza il minimo intralcio, ciò significa che il controllo dei tedeschi su Roma non è quello che si vuol far credere.

Taylor e Gardiner, tirandosi indietro contro lo schienale della macchina per evi-

[1] Gen. Francesco Rossi: *Come arrivammo all'armistizio.*

tare comunque di essere visti dal di fuori, vanno rimuginando durante il tragitto su quanto sta accadendo. La smargiassata, a cui ha creduto il plenipotenziario italiano al quartier generale alleato, di irresistibili masse armate, pronte in Africa Settentrionale per essere rovesciate sull'Italia, sarà presto smascherata. Le forze a disposizione del generale Eisenhower sono infatti in quel momento tutt'altro che ingenti. Gli sono state tolte, dopo la conquista della Sicilia, sette divisioni, che devono raggiungere l'Inghilterra, perché destinate al futuro sbarco in Normandia, secondo quanto è stato deciso dagli Stati Maggiori alleati alla conferenza « Trident », tenuta a Washington verso la metà di maggio. Le operazioni nel Mediterraneo sono passate in seconda linea per Roosevelt, nonostante il parere contrario di Churchill, per dare posto alle esigenze militari contro la Germania e il Giappone. Al generale Eisenhower non è riuscito nemmeno di trattenere per sé i *B.24*, reduci dai bombardamenti dei campi petroliferi romeni e di Vienna, che hanno avuto ordine di rientrare anch'essi in

Gran Bretagna; e neppure è stato permesso al comandante supremo alleato di servirsi di diciotto mezzi da sbarco per carri armati, che stanno transitando per il Mediterraneo diretti in India.

Gli attacchi contro la Germania attraverso la Francia progettati per il 1944 e gli attacchi contro il Giappone sono preparati a spese delle forze nel Mediterraneo. Col risultato che per lo sbarco a Salerno, da effettuarsi subito dopo l'annuncio dell'armistizio, al generale Clark, che ne è il comandante, sono state assegnate soltanto quattro divisioni: trentaseiesima e quarantaseiesima americane, quarantaseiesima e cinquantaseiesima inglesi, in tutto cinquantamila uomini, compresi i *commandos* e i *rangers,* destinati a operazioni complementari. È vero che lo sbarco di Salerno è stato chiamato Operazione « Valanga », ma tale è soltanto di nome.

D'altra parte, è evidente che il generale Carboni tende ad esagerare le difficoltà prospettando deficienze di combustibili che non ci sono e svalorizzando l'efficienza delle divisioni italiane. In Tunisia, gli ita-

liani hanno combattuto « ferocemente », per dirla con Montgomery. Ad El Alamein il maresciallo Kesselring ha visto « coi suoi occhi » la divisione *Folgore* andare all'attacco con la baionetta contro i carri armati nemici. In Sicilia, sebbene enormemente favorite dalla mancata resistenza delle piazzeforti militari marittime di Pantelleria ed Augusta, le truppe alleate hanno dovuto combattere per trentotto giorni: mentre il generale Eisenhower aveva assicurato che avrebbe occupato tutta l'isola entro il 27 luglio, il generale Guzzoni gli ha fatto segnare il passo fino al 18 agosto, e chissà fino a quando si sarebbe protratta la resistenza senza il franamento ad Augusta.

Ora, il rifiuto della divisione aviotrasportata è già una complicazione seria, perché fa venir meno la prevista collaborazione delle divisioni italiane contro i tedeschi. Ma se l'armistizio non sarà annunziato, se le forze italiane rimarranno a combattere a fianco dei tedeschi, non può escludersi un disastro militare di prima grandezza, con conseguenze incalcolabili

sulle progettate operazioni in Francia e in Estremo Oriente.

I due americani si distraggono da questi pensieri vedendo l'automobile imboccare un cancello ai cui fianchi montano la guardia pattuglie armate. Attraversato un breve viale, si arrestano davanti a un edificio sontuoso. La luna è tramontata da poco, ma nell'oscurità la villa bianca di Badoglio spicca come una torre.

CAPITOLO SESTO

IL VECCHIO E IL GIOVANE

Nel grande salone d'ingresso della villa di Badoglio, di là dalle tende per l'oscuramento, che scendono nel vano della porta principale, squilla una luce smagliante: i due americani battono le palpebre. Mentre attendono il ritorno di Carboni, che si è recato a conferire da solo a solo col maresciallo, notano per casa persone in pigiama o vestaglia, e qualcuno passando accenna un saluto. Un po' le anima l'allarme aereo risuonato in quel momento e un po' la curiosità per gli ospiti inattesi.

Dopo circa un quarto d'ora, appare il vecchio maresciallo, in abito borghese grigio scuro, camicia, cravatta e scarpe basse color marrone. Tendendo le mani agli ospiti, rivolge loro cordiali espressioni di saluto e li invita a seguirli nello studio, che sembra un sacrario, con cimeli, attestati,

diplomi e fotografie incorniciate, appese alle pareti o poggiate sui mobili.

Si va diritto al cuore della questione, ma è chiaro fin dalle prime battute che non c'è nulla da fare. Parlando in francese, lingua familiare anche ai due americani, Badoglio ripete per filo e per segno quanto ha già detto Carboni a Palazzo Caprara; con le stesse cifre e quasi con le stesse parole, come si recita una lezione imparata a memoria. Dice, anche lui, che le divisioni italiane attorno a Roma sono poco efficienti, che di una, la *Centauro*, non si fida essendo composta di elementi provenienti dalla milizia fascista, che l'armamento è scadente, le munizioni scarse e la benzina pressoché esaurita. Viceversa le truppe tedesche sono continuamente aumentate, non mancano di nulla e sono pronte ad agire. In queste condizioni non si può garantire l'uso degli aeroporti di Furbara e di Cerveteri. Perciò è impossibile effettuare l'aviosbarco della divisione americana e quindi l'annunzio dell'armistizio deve essere rimandato.

A questo punto, la discussione può ritenersi esaurita, non rimane altro da dire né da parte degli italiani agli americani, né da questi a quelli. Ma continuano a parlare più per squadrarsi e studiarsi a vicenda, che per altro. Il gioco è sottile, ma trasparente.

Settantadue anni ha Badoglio e quarantadue Taylor: il primo era già soldato da tredici anni quando nasceva il secondo. Taylor cadetto era stato passato in rivista da Badoglio generale, in visita al collegio di West Point.

Il vecchio, come se volesse dar consigli di prudenza suggeriti dall'esperienza e dalla saggezza degli anni, cerca di appurare in qual punto esattamente della costa italiana dovrebbe avvenire lo sbarco del corpo di spedizione anglo-americano. Il giovane non sembra tanto ingenuo da abboccare, né incline ad essere sedotto dalla canizie. Anzi, più Badoglio dipinge a fosche tinte la situazione, più si sforza di prospettare incognite e più Taylor si fa diffidente.

I sospetti dei due americani aumentano quando Badoglio fa capire incautamente

che la località dello sbarco non gli è del tutto ignota, ma soltanto ne vuole conferma.

« Supponendo per amore di discussione che lo sbarco avvenga a Salerno », dice Badoglio, guardando fissamente gli americani negli occhi, « andreste incontro a gravi difficoltà. » Si aspetta che Taylor e Gardiner trasalgano sorpresi, sentendo pronunziare la parola « Salerno », invece essi annuiscono cortesemente senza batter ciglio.

Il generale americano, allora, tenta di riportare la discussione sul terreno che gli sta a cuore; fa osservare che col passare dei giorni l'afflusso dei tedeschi certamente continuerà; che la loro vigilanza non permetterebbe al Governo italiano di fare più di quanto ha potuto fare fino a quel momento, sia nel campo politico sia in quello militare; che la situazione italiana non è tale, a suo avviso, da migliorare cercando di guadagnare tempo; che il procrastinare ancora potrebbe essere non propizio ma fatale, per il Governo italiano; e che perciò, sotto tutti i punti di vista, conviene annunziare l'armistizio in serata, all'ora stabilita da Eisenhower, e consentire all'avio-

lancio della divisione americana, cooperando alla sua migliore riuscita.

« Se insistete, io dichiarerò l'armistizio », dice Badoglio, incalzato dal vigore logico del ragionamento di Taylor, « ma vedrete che stasera stessa i tedeschi saranno qui e mi taglieranno la gola. »[1] E nel pronunziare queste parole, fa scorrere una mano sotto il mento a guisa di lama: è chiara la preoccupazione che lo domina, espressa in modo così icastico. « Senza contare », aggiunge poi, forse accorgendosi dell'impressione sfavorevole che ha suscitato, « che quello che potrà accadere a Roma va al di là di ogni immaginazione. »

« Ma voi avete più paura dei tedeschi che di noi? Non capite che se non annunzierete l'armistizio stasera, Roma sarà distrutta dai nostri bombardamenti aerei? » dice Taylor.

Il dilemma è chiaro e perentorio, ma Badoglio crede di eluderlo: « Perché », dice, « vorreste bombardare la città di coloro

[1] David Brown in *The Saturday Evening Post*, 9-16 settembre 1944.

che cercano di aiutarvi, dei vostri amici, che aspettano soltanto il momento propizio per unirsi a voi? » E per dar forza alla scena ritorna alla carta geografica, riprende a lagnarsi della scarsa efficienza delle divisioni schierate intorno a Roma, e spara il colpo ad effetto: « Abbiamo », dice, « munizioni per due ore soltanto. La benzina ci è stata tolta dai tedeschi e se tentassimo di muovere qualche automezzo per alcuni chilometri soltanto in più ci porterebbero via il resto ». Non si accorge di avvalorare in tal modo la tesi del generale americano, e cioè che il Governo italiano non può più oltre sfuggire alla sorveglianza dei tedeschi, né le condizioni militari italiane possono migliorare guadagnando tempo e quindi conviene decidersi.

« Ma certamente potreste procurarvi altre munizioni », obietta sornione il colonnello Gardiner.

Badoglio sorride: « La nostra migliore fabbrica di munizioni », dice, « ce l'hanno distrutta i vostri bombardieri ».

Non vi è peggiore sordo di chi non vuol sentire ed è perfettamente inutile sprecare fiato. « Vi consiglio », dice Badoglio ripetendo l'esortazione già fatta da Carboni ai due americani, « di ritornare al vostro quartier generale e di riferire al generale Eisenhower che l'armistizio non può essere annunziato. »

Taylor obietta che non tocca a lui fare una tale comunicazione, ma al capo del Governo italiano.

Badoglio non se lo fa dire due volte e abbozza un telegramma, con inclusa una frase che significa tra l'altro piena adesione di Taylor alle sue vedute. Ma invitato dal generale americano la toglie. Il maresciallo redige perciò un secondo messaggio, in cui ricapitola ciò che ha detto a voce sui motivi che impongono, secondo lui, il rinvio dell'aviolancio e dell'armistizio. Aggiunge che la situazione sarà spiegata meglio a voce al loro ritorno dagli ufficiali americani venuti a Roma.

Un altro telegramma scrive per suo conto Taylor al quartiere alleato, dicendo che per i motivi esposti dagli italiani l'operazione « Gigante Due », com'è stato convenzionalmente chiamato l'aviolancio nelle

vicinanze di Roma, non può essere più effettuata.

Il volto di Badoglio sembra distendersi. Il vecchio maresciallo si è liberato da un incubo e, credendo di aver risolto tutto nel migliore dei modi, molto emozionato, con gli occhi lucidi, si profonde in assicurazioni di lealtà verso i due americani, esortandoli ad aver fiducia in lui, che non vuole ingannarli, ma chiede soltanto comprensione e una dilazione agli impegni assunti. Nel congedare gli ufficiali americani, li ammonisce a ricordare che il suo onore di vecchio soldato non gli ha mai permesso di venir meno alla parola data.

* * *

Sono circa le tre del mattino dell'8 settembre, quando il generale Taylor e il colonnello Gardiner ritornano nei loro appartamenti a Palazzo Caprara. Carboni li lascia per andare a far cifrare e trasmettere i telegrammi compilati nello studio del maresciallo Badoglio.

I due ufficiali americani, sebbene stanchi morti, non pensano a dormire. Considerano gli avvenimenti di quella notte senza capacitarsene.

Strano è sembrato al loro arrivo il dileguarsi degli uomini che hanno in Italia in quel momento le supreme responsabilità.

Badoglio dorme a casa sua.

E il generale Ambrosio? Dov'è il capo di Stato Maggiore delle Forze Armate italiane di terra, del mare e dell'aria? « Fuori sede. » (In realtà è andato a trovare la famiglia a Torino.)

E Roatta dov'è? Possibile che anche il capo di Stato Maggiore dell'Esercito non trovi il modo e il tempo di fare una corsa a Palazzo Caprara?

Questa totale eclissi degli astri del firmamento politico e militare italiano non è certamente interpretata come un buon segno. Forse è causata da reali impedimenti, da apatia o da scarsa sensibilità, ma può anche trattarsi di un voltafaccia, o per lo meno di una cauta marcia indietro.

Non ha fatto buona impressione Carboni, con quel suo modo di fare e disfare, lui che non comanda che una parte del sistema difensivo della capitale italiana. E quel-

le bugie circa la benzina e le munizioni che egli ha detto e Badoglio ripetuto? E quella svalutazione delle forze italiane e supervalutazione delle tedesche? Gli Alleati hanno in Italia agenti fedeli, che li informano con precisione. Ma a parte ciò, essi hanno avuto recentemente informazioni della massima esattezza da Raimondo Imas (pseudonimo assunto dal generale Castellano, quando si è recato a chiedere l'armistizio) che ha elencato ai rappresentanti anglosassoni le unità tedesche in Italia, una per una, con la loro esatta dislocazione e la loro forza. Si sa, dunque, che nell'alta valle del Tevere c'è una divisione tedesca di granatieri corazzati, che negli ultimi tempi ha ricevuto notevoli complementi; è anche esatto che ai primi di agosto è arrivata in Italia una divisione tedesca di paracadutisti, che s'è attestata col grosso tra Fiumicino, Ostia, Pratica di Mare, Frascati, Rocca di Papa e Ariccia.

Ma ci sono pure a Roma e nei dintorni sei divisioni in efficienza: *Ariete, Piave, Centauro, Granatieri, Piacenza, Sassari,* oltre a grossi contingenti della *Lupi di Toscana* e della *Re*. Non è quindi il caso di tremare.

Soprattutto inspiegabile sembra l'irriducibile opposizione al lancio della divisione aviotrasportata americana. Certamente Eisenhower non la abbandonerebbe a se stessa una volta scesa a terra, ma la sosterrebbe in tutti i modi. È anche previsto lo sbarco di mezzi corazzati anglo-americani alla foce del Tevere, in concomitanza con l'aviolancio. Come si può rinunziare a cuor leggero a questi aiuti? L'offerta di collaborazione militare fatta all'Italia dal comandante supremo degli eserciti nemici è un fatto di tale portata da non poter essere rigettata su due piedi. Ha tali riflessi sulla posizione dell'Italia presente e futura da meritare di essere esaminata e ponderata con maggior senso di responsabilità.

Sembra poi poco chiara la condotta di Badoglio in quel suo voler simulare di non sapere e di non capire a che punto stanno le cose. Egli non può certamente ignorare che i convogli anglo-americani da due giorni, come vedremo in seguito, sono in mare: infatti la ricognizione aerea italia-

na e tedesca ha avvistato il 6 mattina grandi concentramenti di navi a nord di Palermo, che sono state segnalate in navigazione nel Tirreno dirette a nord il giorno 7. Debbono essere state già avvistate nelle vicinanze delle coste campane mentre si svolgono i colloqui a Palazzo Caprara e alla villa di Badoglio. Il dado è tratto! Anche se il Governo italiano si è illuso che l'armistizio non sia annunziato prima del 12 settembre, deve ora capire che non c'è più nulla da fare.

Certamente Badoglio desidera una maggiore garanzia per sé e per il suo Governo: « Non possiamo dichiarare accettazione armistizio », aveva fatto precedentemente sapere in un appunto al Comando alleato, « se non a sbarchi avvenuti di almeno quindici divisioni, la maggior parte di esse tra Civitavecchia e La Spezia ». Ora, le divisioni sono molte di meno, soltanto quattro, e lo sbarco non avverrà a nord di Roma, ma molto più a sud. L'evidente tergiversare del maresciallo italiano davanti a una situazione diversa da quella che s'è immaginata, dà adito ai peggiori sospetti nell'a-

nimo dei due americani. Per qual motivo, dopo aver rifiutato la collaborazione della divisione aviotrasportata e chiesto il rinvio dell'armistizio, ora indaga per avere conferma della località in cui avverrebbe lo sbarco?

La luce dell'alba, che comincia a filtrare attraverso le stecche delle persiane, sorprende i due ufficiali ancora in balia dei loro pensieri.

Alle sette Taylor e Gardiner sono informati che i messaggi sono stati trasmessi, e alle otto che Algeri ha accusato ricevuta. Nel dubbio che possano dare adito a qualche equivoco, il generale americano scrive un altro telegramma per ribadire il contenuto dei precedenti: quest'ultimo è trasmesso alle otto e venti.

Verso le undici e trenta, il rombo di molti aeroplani che sorvolano Roma richiama i due ospiti di Palazzo Caprara alle finestre. Si tratta di aerei americani diretti su Frascati per colpire il quartier generale del feldmaresciallo Kesselring. Il plenipotenziario generale Castellano pochi giorni prima aveva infatti indicato ai rappresen-

tanti alleati la sede dell'Alto Comando tedesco. Il novantatrè per cento delle case della bella cittadina dei Castelli fu, quindi, distrutto o danneggiato quel giorno con un bombardamento a tappeto. Ma la sede di Kesselring, benché indicata con un cerchietto sulla carta dei piloti americani, non subì alcun danno.

Per maggior tranquillità, Taylor manda a questo punto un ultimo radio ad Algeri di sole due parole: « Situazione Innocua », che vale come un *SOS*.

Dopo colazione, i due americani vorrebbero fare un giretto per la città, ma devono rinunziarvi non essendo possibile trovare un abito borghese che si attagli al colonnello Gardiner, alto e massiccio di corporatura, mentre la faccenda è stata già risolta per Taylor. Così i romani perdono l'occasione di incontrarli in via Veneto.

Alle quindici e trenta giunge un telegramma di risposta: « Ritornate quartier generale alleato. Sono state date disposizioni per il vostro rientro via aerea. Gli aerei e i cannoni antiaerei alleati non tireranno sul vostro apparecchio ».

Taylor fa allora chiamare Carboni e gli dice che ritorna al quartier generale alleato, ma badi che fra poco, alle diciotto e trenta, sarà proclamato l'armistizio: la reazione alleata sarà di inaudita violenza in caso di inadempienza da parte dell'Italia. (In verità, se fosse stato diligente, Carboni non avrebbe avuto bisogno di apprendere da Taylor che era quello il giorno improrogabile dell'armistizio: il messaggio ai tedeschi in Argentina, trasmesso tra le dieci e le dodici da Radio Londra, seguito da musica di Verdi, significava proprio questo, secondo gli accordi precedentemente presi. L'ascolto avrebbe dovuto essere assicurato da Carboni, che era capo del Servizio Segreto oltre che comandante di un corpo d'armata, ma egli non se ne curò minimamente.)

Giù nell'andito di palazzo Caprara attende il solito camioncino, col quale Taylor e Gardiner raggiungono l'aeroporto di Centocelle, incontrando stavolta qualche difficoltà durante il percorso, a causa delle interruzioni e degli ingombri provocati dal

bombardamento di qualche ora prima su Frascati.

Un *S.79* attende con i motori in moto in fondo al campo. I due americani vi salgono in fretta, seguiti dal generale Rossi, sottocapo di Stato Maggiore Generale, che Badoglio invia ad Algeri nell'illusione che espedienti e parole valgano ancora a ottenere qualche cosa.

L'aereo decolla alle diciassette dell'8 settembre, appena novanta minuti prima dell'annunzio dell'armistizio da parte di Eisenhower, e punta subito in direzione del mare. Roma scompare rapida sotto la carlinga, nel pomeriggio soleggiato.

PARTE TERZA

CAPITOLO SETTIMO

L'ULTIMA CENA

La mattina del 7 settembre, vigilia dell'armistizio, mentre Taylor e Gardiner sono in navigazione verso Gaeta, l'ammiraglio De Courten, ministro della Marina, va da Roma a Frascati, a far visita al feldmaresciallo Kesselring nel suo comando. È tempo di vendemmia. Nelle vigne, lungo i lati della strada incassata, che sale al piccolo centro dei Castelli Romani, uomini e donne raccolgono l'uva nei cesti.

L'*Oberbefehlshaber Süd,* o comandante superiore del Sud, ha i suoi uffici nell'Albergo Tuscolo, sul lato sinistro della piazza principale, dalla quale si guarda Roma come da un alto terrazzo; vi si giunge anche svoltando per una via a sinistra, prima di entrare in paese.

Sono circa le undici, quando il ministro della Marina italiano e il comandante supremo delle forze tedesche nell'Italia meridionale si ritirano in una stanza, insieme

col generale Westphal, capo di Stato Maggiore di Kesselring.

Kesselring non ha dubbi sulla lealtà dell'alleato. Sebbene Hitler gli abbia detto di avere « la prova sicura del tradimento dell'Italia », l'ha giudicata un'affermazione azzardata, frutto piuttosto di sospetti e malintesi, che di fatti concreti. Nelle continue ispezioni alle sue truppe, ovunque frammiste a quelle italiane, egli non ha rilevato il minimo indizio di un prossimo cambiamento di rotta delle Forze Armate italiane e « non avevo alcun motivo », egli dice, « per dubitare della loro buona volontà e della loro preparazione per la condotta ulteriore della guerra ».[1] Nessuna novità gli è stata segnalata dal generale Von Rintelen, ufficiale di collegamento tra il Comando Supremo italiano e l'*Oberkommando Wehrmacht*, né dal successore generale Touissant; nulla di anormale notano in quei giorni il maresciallo Von Richthofen e gli ammiragli Meendsen-Bohlken

[1] Albert Kesselring: *Soldat bis zum letzten Tag.*

e Loewisch nei loro quotidiani contatti con comandi e ufficiali dell'Aeronautica e della Marina italiana. I viaggi di Castellano a Lisbona e in Sicilia per la firma dell'armistizio sono sfuggiti completamente ai servizi segreti di Dollmann, che pure dispongono di agenti ramificati in molti ambienti. È vero che anche fra gli italiani pochissimi sono al corrente dello stato dei fatti e che fra i ministri soltanto i tre militari e quello degli Esteri sanno che la situazione sta per precipitare. Si vedrà infatti il giorno dopo, all'annunzio dell'armistizio, come tutti, presi completamente alla sprovvista da un avvenimento che non sospettavano neppure, saranno incapaci di far fronte all'emergenza.

Kesselring trova perciò naturale la visita di De Courten, soprattutto dopo gli scambi di vedute avvenuti nei giorni precedenti con l'Alto Comando Navale italiano sull'impiego della flotta contro il corpo di spedizione anglo-americano.

De Courten, parlando in tedesco, lingua che conosce alla perfezione, dice che ormai lo sbarco anglo-americano, dalle segnala-

zioni e notizie che giungono, deve ritenersi imminente. La flotta d'invasione nemica, infatti, già avvistata il giorno prima a nord di Palermo, è stata segnalata quella mattina in navigazione nel Tirreno diretta verso nord. Nella battaglia decisiva, la Marina italiana non se ne starà da parte; un'altra Scapa-Flow non si ripeterà. Il destino delle navi italiane sarà diverso da quello delle navi tedesche affondate nel 1919 dai loro stessi equipaggi. Per la flotta italiana, fa intendere De Courten, una è la sorte: combattere fino all'estremo e andare a picco in ogni caso con la bandiera spiegata.

Egli parla con profonda commozione, « a volte persino con le lacrime agli occhi », dice il generale Westphal, « richiamando il sangue tedesco che scorre nelle sue vene per parte materna » [1] a garanzia della comunità di princìpi e di sentimenti col suo interlocutore.

Perciò, conclude De Courten, la flotta italiana partirà in gran segreto, all'improv-

[1] Siegfried Westphal: *Heer in Fesseln.*

viso, per andare a impegnare combattimento con quella nemica. Fissa persino la zona in cui, a suo parere, si svolgerà la grande battaglia: ad ovest della Sicilia. (Questa è la zona, invece, in cui è stabilito che le navi inglesi attendano, dopo l'armistizio, quelle italiane, per proseguire insieme alla volta di Malta.)

Kesselring resta vivamente impressionato. Quando si accomiata da De Courten, dopo tre quarti d'ora circa di colloquio e lo vede avviarsi per la discesa, pensa che certo proseguirà direttamente alla volta di La Spezia, per assumere personalmente il comando della flotta e guidarla al combattimento.

Il ministro della Marina, invece, si ferma a Roma, dove in quello stesso pomeriggio deve presiedere un'importante riunione al Ministero.

Il Ministero della Marina è un vasto e imponente edificio rettangolare tra il Tevere e la via Flaminia, qualche centinaio di metri dopo Porta del Popolo. Sul lato più lungo del fabbricato, prospiciente il fiume, c'è l'ingresso principale, che tra due

grandi ancore immette in un ampio atrio carrozzabile. Di qui, attraverso la scala d'onore e gli ascensori riservati, si sale al piano di rappresentanza, dove una lunga galleria disimpegna gli uffici del ministro e delle alte gerarchie navali, oltre a sale d'attesa e a saloni di riunione. Nell'ala sinistra sono gli uffici dell'Alto Comando Navale.

Perciò il piano di rappresentanza del Ministero è considerato a tutti gli effetti « zona di guerra », e coloro che vi lavorano riscuotono le stesse indennità e si ornano degli stessi nastrini commemorativi degli equipaggi imbarcati.

Per il pomeriggio del 7 settembre, De Courten ha convocato al Ministero il comandante in capo della flotta in mare, ammiraglio Bergamini, che si trova a La Spezia, e altri alti ufficiali, tra cui l'ammiraglio Da Zara, che comanda l'aliquota di navi dislocata a Taranto.

Tra gli esponenti dell'Alto Comando Navale sono presenti al rapporto il sottocapo di Stato Maggiore, ammiraglio Sansonetti, e il capo dell'Ufficio Operazioni,

Girosi: assente giustificato, trovandosi in quel momento in viaggio con l'*Ibis*, l'ammiraglio Maugeri.

È un martedì. Il venerdì precedente, 3 settembre, De Courten ha ricevuto, nella mattinata, formale comunicazione dal Capo del Governo, Maresciallo Badoglio, che sono già state avviate col nemico trattative per la conclusione dell'armistizio, ed è stato da lui invitato a predisporre le cose nel migliore dei modi in tal senso, per la parte di sua competenza.

La domenica successiva, giorno 5, nel pomeriggio, De Courten, come gli altri capi delle Forze Armate, è informato dal capo di Stato Maggiore Generale, Ambrosio, che gli Alleati lanceranno nei dintorni di Roma una divisione aviotrasportata, per cooperare con le forze italiane alla difesa della capitale. Le tre armi dovranno prendere, ciascuna nel proprio campo, i provvedimenti del caso per la migliore riuscita dell'aviolancio alleato.

Il lunedì, 6 settembre, De Courten riceve dal Comando Supremo copia dell'ordine di operazione per l'ottantaduesima di-

visione americana, prescelta, come abbiamo visto, per il lancio sugli aeroporti di Furbara, Cerveteri, Guidonia e Centocelle; ordine di operazione che è giunto dal Comando di Eisenhower, portato in aereo dal maggiore Marchesi.

Nella stessa giornata del 6 perviene a De Courten dal Comando Supremo l'ordine, sotto forma di promemoria, di predisporre l'attacco, a un segnale dato, contro il naviglio tedesco. Le forze navali italiane debbono ripiegare verso sud, in Sardegna o in Corsica, a Sebenico o a Cattaro; le navi mercantili debbono riparare nei porti situati al di sotto della congiungente ideale Livorno-Ancona. Sulla carta queste figurano come misure di precauzione nei confronti dei tedeschi, ma è chiaro il sottinteso. I porti indicati sono evidentemente le prime tappe di un più lungo viaggio verso sud, che si preferisce non mettere per iscritto.

Ma la giornata del lunedì è memorabile per un altro motivo. Tre avvenimenti chiariscono definitivamente la situazione, suggellando per la Marina (come per le altre

due Forze Armate) la irrevocabile fine della guerra.

Innanzi tutto, la comunicazione *ufficiale* fatta dal maresciallo Badoglio all'ammiraglio De Courten, nel pomeriggio di quel giorno, che l'armistizio con gli Alleati è stato già firmato.

In secondo luogo, la designazione fatta da De Courten, dietro richiesta del Comando Supremo, di un ufficiale rappresentante la Marina nella commissione di esperti di tutte le armi, che deve raggiungere ad Algeri il quartier generale alleato per l'attuazione delle clausole dell'armistizio.

Infine, l'ordine di De Courten alla corvetta *Ibis* di partire la sera stessa da Gaeta, per andare a prendere i due americani e, con l'occasione, sbarcare a Ustica l'anzidetta commissione di esperti.

Ma di tutto questo De Courten non fa parola nel pomeriggio dell'indomani, martedì, quando tiene rapporto. Non un accenno a ciò che è avvenuto negli ultimi cinque giorni: né alla prima comunicazione di Badoglio sulle trattative intavolate col nemico; né alla seconda sulla firma del-

l'armistizio. Neanche la minima allusione alla divisione aviotrasportata americana, attesa a Roma dagli alti comandi, né al generale Taylor che è già in viaggio e deve arrivare da un'ora all'altra; Bergamini non saprà nulla della partenza di Maugeri per Ustica, né di quella di un rappresentante dell'Alto Comando Navale per Algeri. Quest'ultimo, un semplice capitano di corvetta, Giuriati, e perfino quel capitano di corvetta di complemento in servizio presso il Ministero, prescelto in un primo tempo, possono sapere e sanno; il comandante in capo della flotta, ammiraglio Bergamini, è all'oscuro di tutto.

De Courten, quindi, tace. Né parla l'ammiraglio Sansonetti, che pure è al corrente di questo ed altro, essendo a parte dei contatti presi da Maugeri col nemico, prima ancora che il Governo abbia deciso di mandare un suo incaricato a intavolare trattative di resa.

Né Girosi si lascia sfuggire nulla, parlando col suo antico comandante: era stato, infatti, agli ordini di Bergamini nel suo breve periodo di imbarco durante

la guerra, come comandante della *Littorio* aerosilurata a Taranto l'11 novembre 1940, dopo di che era passato al Comando Supremo e in seguito all'Alto Comando Navale.

De Courten, oltreché ministro della Marina, è anche capo dello Stato Maggiore Navale e quindi accentra in sé tutti i poteri marittimi, politici e militari, come non è accaduto nemmeno durante la dittatura, nella quale le due altissime cariche non si trovarono mai riunite in un'unica persona.

Il potente navarca ha esasperato il suo controllo sulla Marina fino al dominio assoluto. Ma se pure ha deciso di tenere Bergamini all'oscuro della capitolazione e di farlo trovare di fronte al fatto compiuto, potrebbe dirgli: « Tienlo per te; ma sappi che il collega Maugeri, mentre noi parliamo qui al Ministero, sta sbarcando a Gaeta con un generale americano, che è andato a prelevare a Ustica. Saranno qui tra breve, tutti e due. Vuoi aspettare prima di far ritorno a La Spezia, per vedere che novità ci portano, che si dice dall'altra parte,

che fa l'ammiraglio Cunningham? » Invece De Courten tace.

Negli alti comandi di Roma si respira già aria di liquidazione, mentre arrivano da Algeri piani operativi, disposizioni, documenti e altri se ne redigono per il quartier generale alleato; mentre ufficiali vanno da Roma al campo nemico e ne ritornano per mare o per aria. Tuttavia la preoccupazione maggiore del ministro della Marina italiana continua ad essere quella di tenere nascosta la resa al comandante in capo della flotta, il quale deve continuare a credere che andrà ad attaccare gli anglo-americani. Una cosa almeno dovrebbe dire a Bergamini: la battaglia alla quale ti sei preparato non è che un sogno!

De Courten riconferma invece gli ordini impartiti qualche giorno prima a tutte le forze navali: combattere ad oltranza contro gli anglo-americani. Anzi, mentre dura il rapporto, parte dal Ministero Marina l'ordine che la squadra di La Spezia si tenga pronta a partire entro sei ore, poiché la flotta nemica di invasione si dirige verso le nostre coste; e a Napoli si ordina di

mandare senza indugio i sommergibili, secondo i piani prestabiliti, contro il corpo di spedizione anglo-americano, che si avvicina.

Nulla, dunque, di mutato. Ma occorre anche vigilare, dice De Courten. Si nutrono preoccupazioni che i tedeschi vogliano ripristinare il Governo fascista: non dovranno mai mettere le mani sulle nostre navi. « Anzi è più opportuno », dice il ministro a Bergamini, « che la flotta si trasferisca da La Spezia alla Maddalena. Per prevenire un eventuale ' colpo di mano ' tedesco, si effettui quindi il trasferimento l'indomani, 8 settembre, in modo da essere alla Maddalena entro il giorno 9. » E dà disposizioni sul come dovrà all'occorrenza essere sventata e rintuzzata una aggressione tedesca.

Questa la sostanza del rapporto che il ministro della Marina tiene nel pomeriggio del giorno 7 settembre.

Così, come già aveva fatto col feldmaresciallo Kesselring, l'ammiraglio De Courten riesce a dissimulare perfettamente la situazione anche al comandante in capo

della flotta in mare, Bergamini, e agli altri partecipanti al rapporto.

Uno di essi, l'ammiraglio Da Zara, ricordando a mente fredda commenta: « Se fossi stato meno stanco a causa del lungo avventuroso viaggio in automobile, e se il giorno dopo non mi fossi rimesso in macchina di buon mattino per rientrare in sede, forse avrei potuto sollevare il velo delle parole strane e sibilline prima che parlassero i fatti ».

Certo è che nessuno, sul momento, comprende quel che accade e, non essendo stati revocati, gli ordini impartiti dall'Alto Comando Navale qualche giorno avanti, ai primi di settembre, rimangono per tutti invariati: opporsi con tutti i mezzi a disposizione allo sbarco degli anglo-americani; all'ora X « la Marina si sarebbe impegnata fino all'estremo sacrificio »; Bergamini non deve contare le navi del nemico, ma attaccarle « senza esitazioni » qualunque sia il loro numero « con il massimo slancio e fino alle ultime conseguenze »; affondare da sé le navi, se fossero nell'impossibilità di continuare a combattere per

danni subiti o avarie riportate; arenarle possibilmente sulle spiagge e continuare a sparare, finché le polveri rimangano asciutte e l'acqua lambisca gli otturatori dei cannoni. Deve essere la « suprema disperata battaglia ».

È ormai notte. È troppo tardi per ripartire per La Spezia. L'ammiraglio Bergamini lascia gli uffici al primo piano del Ministero. Attraversa a piedi il ponte Littorio ed è subito a casa, al numero quindici di via Settembrini.

CAPITOLO OTTAVO

L'OTTANTACINQUESIMO

ABBIAMO visto che nel pomeriggio del 7 settembre, mentre De Courten tiene rapporto al comandante in capo della flotta e ad altri ammiragli, dallo stesso Ministero della Marina parte un telegramma per Napoli, con l'ordine di mandare i sommergibili disponibili contro la flotta d'invasione anglo-americana già al largo di Salerno. Così vogliono gli stessi anglo-americani. Infatti, nelle disposizioni mandate da Quebec, Roosevelt e Churchill prescrivono: « I sommergibili italiani non devono sospendere le missioni, dato che ciò rivelerebbe al nemico il nostro scopo comune ».

Insomma, al quinto atto della guerra, i superstiti equipaggi delle nostre forze subacquee, ignari della parte che recitano, devono dare spettacolo: la loro uscita serve a buttare polvere negli occhi ai tedeschi, perché non sospettino l'imminente defezione e nello stesso tempo fornisce agli anglo-

americani prova di prontezza e di totale buona volontà nel trapasso dalla guerra all'armistizio.

Ma è proprio necessario che i nostri comandi si prestino a ciò?

Se il nemico sollecita l'impiego contro se stesso dei nostri sommergibili, evidentemente non ha nulla da temere: innanzi tutto possiede (se ne servirà infatti il gior no appresso) i nostri codici radiotelegrafici segreti, grazie ai quali è in grado di seguire le mosse di ogni singola unità; in secondo luogo conosce molte cose di casa nostra ed è probabile che sia informato anche delle zone in cui i sommergibili andranno ad appostarsi.

Ma basterebbe ricordare le vicende della flotta sottomarina italiana durante trentotto mesi, per opporsi all'inaudita pretesa.

Il 10 giugno 1940 i nostri sommergibili sono centoquindici; altri quarantuno se ne costruiscono durante la guerra.

Purtroppo, usati come « boe offensive » e obbligati ad appostamenti fissi, dai quali è prescritto che non si allontanino se non attaccati, offrono al nemico condizioni

ideali di lotta. Localizzati con facilità, sono decimati: venti, compreso uno colpito per sbaglio da un altro italiano vicino a Lero, vanno perduti nel 1940. Altri diciotto nel 1941: di otto (*Nani, Neghelli, Marcello, Bianchi, Tembien, Malaspina, Smeraldo, Marconi*) non si sa nemmeno dove e quando siano affondati; usciti dai porti non hanno più dato notizie. La loro fine è un mistero ancor oggi.

Nel 1942 la media dei sommergibili perduti sale a circa due al mese: ventitrè, infatti, ne scompaiono nell'anno, a volte in circostanze difficili a spiegarsi. Come nel caso del *Saint Bon,* partito da Taranto alle otto del 4 gennaio 1942, con un carico di benzina per l'Africa. Il capitano di corvetta Gustavo Miniero, valoroso comandante del sommergibile, ha ordine di non seguire la rotta diretta, ma di costeggiare la Calabria, attraversare lo stretto di Messina, entrare nel Tirreno e bordeggiare la costa settentrionale della Sicilia passando davanti a Palermo, Trapani e Marsala; quindi imboccare il canale di Sicilia e tra Pantelleria e Sfax dirigere verso la Libia: un periplo

di oltre millecinquecento chilometri invece dei novecento della rotta diretta.

Più strana, quasi incredibile, è la proibizione assoluta al comandante Miniero di attaccare sommergibili nemici, se per caso ne incontri uno.

Alle cinque e quarantacinque del giorno 5, mentre naviga in emersione a sei o sette chilometri da Milazzo, il *Saint Bon* avvista al chiaro di luna il sommergibile britannico *Upholder*; non l'attacca per non trasgredire la consegna, e tenta di allontanarsi. È attaccato, invece, dall'inglese a trecento metri di distanza, con una salva di quattro siluri. Uno di essi va a segno: il *Saint Bon* affonda in quindici secondi. L'*Upholder* raccoglie i tre soli superstiti: tenente Luigi Como, sottufficiale silurista Ernesto Fiore, sottocapo Valentino Ceccon.

Lo stesso *Upholder* si apposta il successivo 14 marzo davanti a Punta Stilo e alle tredici e trenta silura il sommergibile *Millo,* che costeggiando va da Capo dell'Armi, sulla costa della Calabria, a Taranto. Tre giorni dopo, alle sei del 17 marzo, il *Guglielmotti,* che sta fa-

cendo la rotta inversa da Taranto a Capo dell'Armi, fa la stessa fine, ad opera di un altro sommergibile inglese, l'*Unbeaten*. L'*Upholder* frattanto si sposta davanti a Brindisi, dove il 18 marzo, alle diciassette e trenta, fa un altro grosso colpo, affondando il sommergibile *Tricheco*. Nel giro di soli cinque giorni si perdono così tre nostri sommergibili, proprio alle porte di casa nostra, dove si dovrebbe avere la massima vigilanza.

Si perde, nel 1942, anche lo *Scirè*, già sfuggito un paio di volte a una fine che sembrava inevitabile. Nell'ottobre 1940, infatti, lo *Scirè* è segnalato al nemico mentre si avvicina alla rada di Gibilterra per sbarcarvi un gruppo di operatori di mezzi d'assalto, secondo quanto ha riferito il tenente di vascello Birindelli. Circa un anno dopo, il 3 dicembre 1941, mentre attraversa lo stretto di Messina, lo *Scirè* è fermato, d'ordine dell'ammiraglio Barone, comandante navale della Sicilia, col pretesto di comunicazioni impellenti, che poi non sono affatto tali: lo si chiama per nome con segnali luminosi in chiare lettere,

gli si ingiunge di fermarsi passando davanti al porto di Messina, si manda un motoscafo ad abbordarlo, non si tralascia insomma nulla che possa svelare i movimenti del sommergibile italiano più temuto dagli inglesi. Anche stavolta lo *Scirè*, partito da La Spezia, va a lanciare davanti ad Alessandria sei sommozzatori con tre mezzi di assalto, e l'operazione è fissata per la notte del 17 dicembre 1941; ma il comandante del sommergibile, capitano di corvetta Valerio Borghese, ne sposta la data alla notte successiva. Ebbene: « Il giorno 18 », dice l'ammiraglio Cunningham, « diramai un segnale per avvertire la flotta che potremmo aspettarci, in condizioni atmosferiche tranquille, attacchi contro Alessandria mediante siluri ». L'impresa tuttavia riesce grazie all'audacia degli operatori italiani e il sommergibile *Scirè* la fa franca per la seconda volta.

Ma la terza non tornerà alla base.

Circa sei mesi dopo l'impresa di Alessandria, il sommergibile, che frattanto è passato al comando del capitano di corvetta Zelich, riceve quest'ordine: « Lo *Scirè*

partirà da Lero il mattino del 6 agosto 1942; si porterà in fondali di almeno cinquanta metri nelle acque di Caifa; emergerà la sera del 10 a un miglio e mezzo da quel porto per la fuoruscita degli operatori; li attenderà fino alle tre della notte, per poi rientrare alla base ».

Si sa che le comunicazioni radiotelegrafiche non danno garanzia di sicurezza, perché normalmente intercettate e molto spesso decrittate. Nelle direzioni di maggiore interesse per noi riuscivamo ad intercettare quasi il cento per cento dei dispacci radiotelegrafici nemici, dice il generale Amè, capo del nostro Servizio Informazioni Militari. Lo *Intelligence Service* non era certo da meno.

Ebbene: il giorno 7 agosto si radiotrasmettono allo *Scirè* i risultati della ricognizione aerea sul porto di Caifa. Il giorno 9 si ripete la trasmissione, precisando che tra la diga principale e la diga « Lee », che recingono il porto palestinese, sono stati avvistati dall'alto otto piroscafi, quattro navi-cisterna, due incrociatori leggeri, tre cacciatorpediniere, due torpediniere e cinque navi di vigilanza: si aggiungono altri particolari sull'ubicazione delle singole unità tra il molo ovest, il molo mercantile e la banchina principale. Mezzo migliore di questo, apparentemente innocente, non si potrebbe escogitare per portare il segreto a diretta conoscenza del nemico.

Gli inglesi, che tengono d'occhio lo *Scirè,* lo avvistano la mattina del 10 a nord-ovest di Caifa, ma lo lasciano proseguire.

Alle sedici dello stesso giorno 10 il sommergibile, a nove miglia di distanza dal punto in cui a notte dovrebbe emergere per lanciare gli operatori, è improvvisamente tempestato di bombe subacquee, da una delle torpediniere di stanza a Caifa, la *Islay*. Viene in superficie per i gravi danni riportati, ma la *Islay* lo finisce; lo *Scirè* affonda con tutti gli uomini.

Nel 1943 la media delle perdite sale a tre sommergibili al mese, così che alla data del 7 settembre ne risultano già scomparsi ventitrè. Si perde in quest'anno il *Tazzoli,* diventato famoso sotto il comando del capitano di corvetta Carlo Fecia di Cossato. Passato agli ordini del tenente di va-

scello Caito, il *Tazzoli* parte da Bordeaux il 16 maggio 1943, discende lungo la Gironda e scompare appena di là dalla foce del fiume, senza più dare notizie di sé.

Scompare nello stesso modo, esattamente un mese dopo, un altro non meno rinomato sommergibile, il *Barbarigo,* che al comando del capitano di corvetta Enzo Grossi ha conquistato il primato dell'attività in guerra, percorrendo circa settantaduemila miglia, quasi tutte nell'oceano Atlantico: cifra non raggiunta da nessun'altra unità subacquea italiana. Agli ordini del tenente di vascello De Julio, il *Barbarigo* salpa da Bordeaux il 16 giugno 1943, diretto, come il *Tazzoli,* a Batavia per caricare gomma e stagno; ma dal momento in cui sbocca dalla Gironda in Atlantico se ne perdono le tracce.

Nel luglio è catturato il *Bronzo.* Gli alti comandi navali italiani nulla fanno o tentano per impedire che il sommergibile cada in mano agli inglesi: l'inerzia e la passività di cui essi danno prova denunziano anzi una grave, diretta responsabilità nella sciagura.

Il *Bronzo,* uno dei nostri sommergibili più moderni, parte il 10 luglio 1943 da Pozzuoli e naviga il giorno 10, la notte successiva, tutto il giorno 11 e ancora la notte sul 12, lungo le coste della Campania, poi della Calabria. Tuttavia, né l'Alto Comando Navale di Roma, né il dipartimento marittimo di Napoli, cui è preposto l'ammiraglio Vittorio Tur, si preoccupano di avvertire il sommergibile che nella piazzaforte Augusta-Siracusa, verso la quale esso si dirige, tutto è andato in sfacelo, mentre il nemico avanza rapidamente lungo la costa. Proseguendo, il *Bronzo* attraversa lo Stretto di Messina, ma l'ammiraglio Barone, già altra volta sollecito nel fermare lo *Scirè,* non ferma il *Bronzo,* non gli comunica neppure che da due giorni, dalle ventuno del 10, Siracusa è occupata dagli inglesi. Perciò, ignaro degli eventi, il *Bronzo* emerge, alle tredici del 12 luglio, a qualche centinaio di metri dall'imboccatura del porto di Siracusa, credendo che il ronzio percepito attraverso l'ecogoniometro provenga da motori di navi di superficie italiane, accorse in difesa dell'isola. Si tro-

scello Caito, il *Tazzoli* parte da Bordeaux il 16 maggio 1943, discende lungo la Gironda e scompare appena di là dalla foce del fiume, senza più dare notizie di sé.

Scompare nello stesso modo, esattamente un mese dopo, un altro non meno rinomato sommergibile, il *Barbarigo,* che al comando del capitano di corvetta Enzo Grossi ha conquistato il primato dell'attività in guerra, percorrendo circa settantaduemila miglia, quasi tutte nell'oceano Atlantico: cifra non raggiunta da nessun'altra unità subacquea italiana. Agli ordini del tenente di vascello De Julio, il *Barbarigo* salpa da Bordeaux il 16 giugno 1943, diretto, come il *Tazzoli,* a Batavia per caricare gomma e stagno; ma dal momento in cui sbocca dalla Gironda in Atlantico se ne perdono le tracce.

Nel luglio è catturato il *Bronzo.* Gli alti comandi navali italiani nulla fanno o tentano per impedire che il sommergibile cada in mano agli inglesi: l'inerzia e la passività di cui essi danno prova denunziano anzi una grave, diretta responsabilità nella sciagura.

Il *Bronzo,* uno dei nostri sommergibili più moderni, parte il 10 luglio 1943 da Pozzuoli e naviga il giorno 10, la notte successiva, tutto il giorno 11 e ancora la notte sul 12, lungo le coste della Campania, poi della Calabria. Tuttavia, né l'Alto Comando Navale di Roma, né il dipartimento marittimo di Napoli, cui è preposto l'ammiraglio Vittorio Tur, si preoccupano di avvertire il sommergibile che nella piazzaforte Augusta-Siracusa, verso la quale esso si dirige, tutto è andato in sfacelo, mentre il nemico avanza rapidamente lungo la costa. Proseguendo, il *Bronzo* attraversa lo Stretto di Messina, ma l'ammiraglio Barone, già altra volta sollecito nel fermare lo *Scirè,* non ferma il *Bronzo,* non gli comunica neppure che da due giorni, dalle ventuno del 10, Siracusa è occupata dagli inglesi. Perciò, ignaro degli eventi, il *Bronzo* emerge, alle tredici del 12 luglio, a qualche centinaio di metri dall'imboccatura del porto di Siracusa, credendo che il ronzio percepito attraverso l'ecogoniometro provenga da motori di navi di superficie italiane, accorse in difesa dell'isola. Si tro-

va, invece, in mezzo alla quattordicesima flottiglia dragamine e ad alcuni incrociatori inglesi, che aprono sul nostro sommergibile un fuoco spasmodico. Nonostante la schiacciante preponderanza del nemico, il *Bronzo* combatte strenuamente per mezz'ora. Colpito nella torretta, con l'equipaggio decimato, il nostro sommergibile è abbordato dal dragamine *Seaham* e rimorchiato a Siracusa. Questa impari lotta, che pure è costata la vita a venti su quaranta uomini dell'equipaggio e al comandante Gherardi; questo combattimento, che l'ammiraglio Cunningham, pur nell'arida relazione ufficiale, definisce « duro »,[1] è taciuto, chissà perché, nelle pubblicazioni ufficiali della Marina, più preoccupate di giustificare gli errori dei capi che di mettere in luce il generale valore degli equipaggi.

Tre giorni dopo, il 15 luglio, il *Remo,* grande sommergibile da trasporto appositamente costruito, non riesce neppure ad uscire dal golfo di Taranto che all'imboc-

[1] *Supplement to the London Gazette* n. 38895.

catura lo affonda, in pieno giorno, un sommergibile inglese in attesa.

Nello stesso giorno 15 luglio, subito dopo il *Remo,* è fatto partire il gemello *Romolo*: e anch'esso scompare fuori della diga del Mar Grande di Taranto. *Romolo* e *Remo,* dotati di capaci stive e perciò destinati agli scambi commerciali senza scalo col Giappone, non sono riusciti a fare che poche miglia fuori del porto.

Dell'impressionante catena di sciagure, di cui *Romolo* e *Remo* non sono che gli anelli più recenti, non riesce a capacitarsi il comandante delle forze subacquee italiane, ammiraglio Legnani. Parlando con l'ammiraglio Doenitz egli non sa nascondere il suo profondo rammarico per il « vano impiego » [1] della nostra flotta sottomarina; ma nulla può per rimediarvi, perché non può mutare gli ordini dell'Alto Comando Navale. In totale ottantaquattro sommergibili, compresi tre catturati, sono andati perduti dal principio della guerra alla vigilia dell'armistizio.

[1] *Fuehrer Conferences of Naval Affairs.*

* * *

Bisognerebbe ricordare tutto ciò quando giungono quelle tali disposizioni da Quebec. O basterebbe ricordare gli equipaggi periti; le lunghe agonie negli abissi del mare dentro gli scafi affondati; i pochi dell'*Iride* che prima parlano con gli accorsi attraverso la parete d'acciaio, poi impazziscono a uno a uno, infine riescono a sbucare da uno sportello e riemergono urlando alla superficie; quelli dell'*Adua*, di cui non viene a galla, il 30 settembre 1941, che un pezzo di cuoio capelluto appiccicato a schegge di legno, assieme a un dizionario e a un cuscino; le salme di Chersi e Dal Ben, sospinte dal mare sulla spiaggia di Caifa; quelle degli altri cinquantasette dello *Scirè* rimasti imprigionati a ottanta metri di profondità nello specchio d'acqua ai piedi del Monte Carmelo; quelli del *Dagabur,* che affondano al completo alle ventidue e cinquantacinque del 12 agosto 1942 al largo di Algeri mentre, agli ordini del comandante Pecori, vanno audacemente all'attacco, in emersione, della por-

taerei *Furious.* Storia, anche questa, ignorata dai testi ufficiali, i quali scrivono che il *Dagabur* scomparve in « ora imprecisata » nel « Mediterraneo centrale ».

Basterebbe ricordare la vicenda dell'*Archimede,* che riassume la tragedia dei nostri sommergibilisti. Tornato da una crociera offensiva nei pressi di capo San Rocco, lungo le coste del Brasile, e giunto in vicinanza dell'isola di San Fernando di Noroñha, alle due circa del 15 aprile 1943 l'*Archimede* è sorvolato da un aereo americano, che lo tiene per tutto il giorno sotto controllo, impedendogli di immergersi. Alle ventuno e quaranta sopraggiungono altri quattro aerei americani, che sganciano sul sommergibile sei bombe, colpendolo a poppa, a prua e al centro. Il comandante, tenente di vascello Saccardo, dopo aver lanciato il grido di « Viva il Re! » ordina agli uomini in coperta di gettarsi in mare: sono diciannove. Altri quarantuno rimangono dentro lo scafo che si inabissa.

I piloti americani lanciano ai naufraghi tre battelli di gomma con quattro remi ciascuno; poi si allontanano.

Sette naufraghi, tra cui il comandante, salgono su un battello e sei su ciascuno degli altri due. Non hanno viveri, né acqua, né di che coprirsi.

Dopo tre o quattro giorni muoiono un sergente segnalatore e un radiotelegrafista: si recitano le preghiere e si calano le salme in mare. Nei giorni successivi si spengono altri quattro naufraghi e il battello rimasto libero viene tagliato e le strisce usate per coprirsi. Gabbiani e pesci-rondine presi a volo forniscono qualche saltuario pasto: la pioggia mitiga l'arsura della sete.

Al quindicesimo giorno il comandante crede di scorgere lontano un piroscafo e parte col suo battello e sei uomini per chiedere soccorso. Non farà ritorno.

Nel battello rimasto tre uomini muoiono dopo qualche giorno e sono calati in mare; quando muoiono gli altri due, il sesto non ha la forza di sollevarli. È ormai solo e cade svenuto sui compagni. Il 12 maggio alcuni pescatori brasiliani lo avvistano e lo traggono in salvo, dopo ventisette giorni. Si è appena un po' rimesso, che

4 Una seconda « FX » colpisce in pieno la *Roma* verso prua.

gli americani lo internano in un campo di prigionia.

Il protagonista e unico superstite di questa eccezionale avventura, il marinaio Giuseppe Lo Coco, vive ancora in un piccolo comune vicino a Palermo. Ma, mentre sulla zattera della *Medusa,* che andò alla deriva per quindici giorni, abbiamo tutta una letteratura, sui ventisette giorni di Giuseppe Lo Coco sono queste le prime e uniche righe che siano state scritte a tutto oggi, dopo dodici anni.

La lunga storia di eroismi, di perdite e di dolori sofferti dagli equipaggi dei sommergibili italiani dovrebbe, dunque, suggerire un senso di umanità, se di lealtà non si vuole parlare. L'idea soltanto di ingannare uomini superstiti di una lunga battaglia dovrebbe ripugnare.

Invece nel pomeriggio del 7 settembre, come s'è detto, si fanno partire da Napoli otto sommergibili.

Uno è il *Velella.* In servizio da cinque anni, non è mai stato inoperoso durante la guerra. Ha attraversato lo stretto di Gibilterra in barba al nemico e raggiunto Bor-

deaux, per partecipare alla guerra al traffico in Atlantico. Si è particolarmente distinto nell'azione collettiva di sette sommergibili italiani contro tre convogli inglesi, nei pressi di Gibilterra, durante la seconda settimana del giugno 1941.

Poi il *Velella* rientra nel Mediterraneo. L'ultima sua missione, al comando del tenente di vascello Patanè, è brevissima. Partito nel pomeriggio del 7 settembre 1943 da Napoli, è affondato durante la serata, alle ventidue, davanti alla punta meridionale del golfo di Salerno.

È l'ottantacinquesimo.

CAPITOLO NONO

L'INGANNO CONTINUA

L'INDOMANI, 8 settembre, alle prime luci del giorno, l'ammiraglio Bergamini si prepara a partire da Roma.

Si muove per le stanze silenziosamente, per non destare la moglie, che tuttavia l'ha udito e lo raggiunge in giardino. Si salutano brevemente. L'ammiraglio non parla mai di guerra coi familiari, e il congedo non è drammatico.

Bergamini sale in macchina e imbocca l'Aurelia diretto a La Spezia.

Verso mezzogiorno, affacciandosi al golfo di La Spezia, egli vede che le navi, lasciati i recinti di protezione, sono all'imboccatura della rada; solo la *Roma* è rimasta al suo posto. Nel frattempo era giunta alla squadra l'ordine del ministro di tenersi pronta a salpare entro due ore, perché la flotta d'invasione nemica si sta dirigendo verso le nostre coste. Sotto quest'ordine si nasconde invece l'obbedienza alle direttive

di Churchill e di Roosevelt. I due Grandi, come hanno richiesto da Quebec che i sommergibili si trovino in mare all'atto della proclamazione dell'armistizio, così per le navi di superficie hanno prescritto che siano tenute con le macchine sotto pressione, pronte a partire per Malta: « Debbono essere date disposizioni per assicurarsi che tutte le navi possano salpare per i porti designati dal generale Eisenhower, non appena egli ne darà l'ordine ».

Bergamini ha da poco rimesso piede sulla *Roma*, quando viene chiamato al telefono da De Courten. Il ministro gli dice che l'ora è scoccata e che si tenga pronto a partire da un minuto all'altro « per l'ultima battaglia ».

Nel momento in cui fa questa telefonata, De Courten sa che quello è il giorno fissato per l'annuncio dell'armistizio: Maugeri, che lo ha appreso da Taylor, gliene ha parlato. Se fino a quel momento, dunque, ha creduto che il miglior modo di predisporre la cessazione delle ostilità sia quello di tenere completamente all'oscuro il comandante in capo italiano dell'avvenuta

capitolazione e anzi di aizzarlo contro gli Alleati, ora non serve più insistere in questa tattica. Non è necessario far continuare la veglia in armi a dodicimila uomini che si accingono a partire; non è lecito lusingare ancora il loro comandante in capo. A mezzogiorno dell'8 settembre almeno, De Courten dovrebbe finalmente essere sincero con Bergamini e metterlo al corrente della effettiva situazione.

Invece, dopo aver fatto giungere alla flotta l'ordine di tenersi pronta a partire in due ore per andare ad attaccare gli angloamericani, vuole parlare a viva voce al comandante in capo, quasi per assicurarsi che egli creda ancora nell'ultima battaglia, che non sospetti di nulla e che si tenga in attesa del « via » con le macchine sotto pressione. Salvo poi a cambiargli, all'ultimo momento, programma e destinazione: non Salerno, ma Malta.

Bergamini è pronto, è deciso: non attende che di avere mano libera per troncare ogni indugio. Da due mesi prepara navi ed equipaggi alla estrema difesa del suo-

lo nazionale. Ha accantonato un quantitativo di nafta sufficiente per un rifornimento completo; ora le navi hanno i serbatoi colmi. Nei giorni precedenti, ha protratto le esercitazioni e i tiri fino a notte alta, a volte anche fino all'alba, e l'hanno visto fregarsi le mani soddisfatto andando su e giù per la plancia. Ha fatto sgombrare le prue perché il tiro non sia ostacolato. Ha fatto della sua squadra un complesso così saldo, addestrato e agguerrito, da poter dare al momento opportuno molto filo da torcere al nemico.

Ora, finalmente, è sul punto di partire per opporsi con tutti i mezzi a sua disposizione allo sbarco principale anglo-americano. Questa volta non si lascerà sfuggire l'occasione. Dopo la telefonata di De Courten, non possono sussistere dubbi sulla decisione di inviare la flotta al combattimento, e Bergamini non attende che di poter ordinare alla squadra di prendere il mare. Non immagina nemmeno possibile scendere a patti col nemico, anche se la situazione è difficile.

Invece da Roma non giungono altri ordini né comunicazioni.

Si vede allora alzarsi a riva della *Roma* il segnale RF: *chiamo i comandanti a rapporto*. Bergamini, secondo quanto gli è stato prescritto dal ministro la sera prima, deve comunicare alla flotta che, per misura di precauzione, essa andrà alla Maddalena. De Courten gli ha anche ordinato di trovarsi lì entro il giorno 9, come limite massimo di tempo: quindi bisogna partire nella notte, in modo da effettuare il viaggio di trasferimento col favore della oscurità. Si devono mandare le disposizioni del caso ai comandanti delle navi che si trovano in quel momento a Genova. Il rapporto è fissato per le quindici, ma il « via » per l'ultima battaglia, secondo il detto pittoresco di De Courten, ritarda a giungere.

Ma ben presto l'inganno si fa tristemente chiaro.

La prima laconica notizia che annuncia: « L'Italia si è arresa senza condizioni » è trasmessa dalla radio di Algeri alle quindici dell'8 settembre. È poi ripresa e ripetuta da Radio Londra e da tutto il mondo. In-

fine l'annuncio ufficiale è dato da Eisenhower alle diciotto e trenta, seguito dal proclama che l'ammiraglio Cunningham indirizza alle navi italiane per invitarle a raggiungere immediatamente Malta. Si tratta del messaggio già preparato fin dai primi di luglio. Perché non possa mancare di essere udito a bordo delle navi italiane, è trasmesso su tutte le onde abitualmente usate dalla nostra Marina, comprese quelle di emergenza e segrete, già a conoscenza degli anglo-americani.

Alle diciannove e quarantacinque, Badoglio conferma.

Così Bergamini apprende in quali termini sia realmente la situazione. Dunque, da ventiquattr'ore è stato circondato di inganni, menzogne e ipocrisie. Il ministro e i colleghi dell'Alto Comando Navale di tutto hanno parlato la sera precedente, meno che di resa. Le caldaie accese, tutte le esortazioni a tenersi pronto, fino alla telefonata di De Courten qualche ora prima, servivano solo a mandarlo più sollecitamente alla resa. Gli parlavano di « ultima battaglia », mentre sapevano già della capitolazione.

Intanto Sansonetti lo chiama al telefono e gli comunica, con le disposizioni di armistizio, l'ordine di partire per Malta; le navi dovranno issare un pennello nero sull'albero maestro e dipingere cerchioni neri sulla prua.

Ma Bergamini non può ammettere una simile immeritata umiliazione per sé e per i suoi uomini.

Non andrà a Malta.

Si cerca quindi una soluzione di ripiego: convincere il comandante in capo della flotta è importantissimo. Roma telefona di nuovo. Stavolta è De Courten. Propone che la squadra si trasferisca, almeno, alla Maddalena, come s'era concordato la sera prima durante il rapporto tenuto al Ministero.

Ma anche questa soluzione è dapprima respinta da Bergamini. « Dal comandante in capo della Squadra Navale l'ordine di dirigere verso la Maddalena, anziché per Salerno, fu accolto con molta difficoltà, perché la Marina era in piena saldezza spi-

rituale e non si sentiva vinta. »[1] Consapevole delle sue responsabilità e delle enormi conseguenze di ogni suo atto, Bergamini decide infine di recarsi alla Maddalena, per prendere tempo e riflettere.

Al comandante Bedeschi, che gli è vicino e di cui conosce i sentimenti, dice: « Intendo portare la flotta in un ancoraggio italiano o in un altro ancoraggio al di fuori di ogni estranea ingerenza. Non consegnerò mai le navi al nemico ». E con un'ombra di malinconia, in lui insolita, aggiunge: « Sento che non ci vedremo più, bisognerà andare a picco ».

Nessuna trasgressione all'onore militare; nessuna umiliazione ai combattenti; nessun oltraggio alle navi che portano ancora i segni delle battaglie combattute; nessuna offesa alla tradizione e alla bandiera sarà, dunque, tollerata dal comandante in capo italiano. Le navi al nemico, mai!

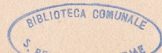
Dopo aver rivolto commosse parole ai comandanti, la notte sul 9, alle tre, egli salpa da La Spezia con tutta la squadra.

[1] Bernotti: *op. cit.*

E, chiaramente in contrasto con le disposizioni dell'armistizio, non inalbera il pennello nero.

Non fa dipingere i cerchioni neri sulla prua delle sue unità.

Non guida le navi verso Malta.

CAPITOLO DECIMO

TRA DUE FUOCHI

FUORI della rada di La Spezia, le navi si dispongono ai posti di navigazione: avanti gli incrociatori *Eugenio, Montecuccoli, Regolo*; dietro le corazzate *Roma, Littorio* [1] e *Veneto* in linea di fila; sul lato destro i cacciatorpediniere *Legionario, Grecale, Oriani, Velite* e sul lato sinistro *Mitragliere, Fuciliere, Artigliere, Carabiniere.*

Così composta, la formazione inizia il viaggio nell'oscurità completa: la luna è tramontata a mezzanotte. Alla velocità di ventiquattro miglia all'ora, essa va verso sud-ovest.

Dopo circa tre ore dalla partenza, alle sei e quindici, la squadra è avvistata e poi raggiunta dagli incrociatori *Abruzzi, Garibaldi, Aosta* e dalle torpediniere *Orsa, Pegaso, Impetuoso, Ardimentoso,* provenienti da Genova, agli ordini dell'ammiraglio Luigi Biancheri.

[1] La corazzata *Littorio* da trentacinquemila tonnellate fu varata a Genova nel 1940. Dopo il 25 luglio 1943 la nave fu ribattezzata *Italia,* ma continueremo a indicarla col suo primo nome per non creare confusione.

Sono così complessivamente ventun navi (tre corazzate, sei incrociatori, otto cacciatorpediniere e quattro torpediniere) che escono insieme dal golfo ligure passando tra Imperia e Capo Corso e si dirigono a sud, mantenendosi a una ventina di chilometri dalle cose occidentali della Corsica.

Con la luce del giorno, compare un ricognitore alleato. La flotta italiana non porta i segni della sottomissione: non ci sono pennelli neri sugli alberi delle navi, né cerchioni disegnati sulle prue.

Questa constatazione non è soltanto una spiacevole sorpresa per il comandante in capo delle forze navali anglo-americane nel Mediterraneo, ma una grave complicazione che scombussola tutti i suoi piani. La sera precedente, subito dopo l'annunzio dell'armistizio, gli hanno fatto credere che la flotta ha accettato senz'altro di recarsi a Malta e quindi Cunningham da questo lato si ritiene sicuro: « Mi fu comunicato »,

egli dice, senza specificare da chi, « che la flotta italiana aveva effettivamente l'intenzione di arrendersi ». È riuscito assai bene al comandante in capo alleato di tenere il suo antagonista lontano, durante gli sbarchi a Pantelleria e in Sicilia; le cose sono state predisposte a dovere perché lo stesso si ripeta a Salerno. Ma ora i conti non tornano. Quelle ventun navi italiane non domate, in mare, creano nuove incognite, che qualche ora prima non esistevano. Altre navi a Taranto, Pola, Portoferraio, Brindisi, possono rispondere al richiamo del loro comandante in capo e seguirne l'esempio.

Tuttavia, se mancano sulle navi i segni di resa prescritti, la rotta che esse seguono corrisponde grosso modo fino allora a quella tracciata dal quartier generale alleato; quindi la situazione può allarmare, ma non è ancora drammatica.

Diventa tale, invece, a mezzogiorno preciso, quando Bergamini fa accostare le sue navi a sinistra, inoltrandosi tra la Sardegna e la Corsica, verso le Bocche di Bonifacio. È prescritto, infatti, nelle modalità d'armi-

stizio portate quattro giorni prima in aereo da Algeri a Roma, che la flotta italiana, oltre ad ornarsi delle lugubri insegne sulle prue e sugli alberi maestri, navighi a ponente della Corsica, poi della Sardegna; e vada sempre diritto verso sud, fino a Cap de Garde, vicino a Bona, in Algeria, dove troverà ad attenderla navi anglo-americane, che la scorteranno a Malta. Appare quindi fuor di dubbio, ormai, che essa non intende tener conto di queste prescrizioni: accostando a sinistra dopo aver superato la Corsica e andando verso est, invece che a sud, l'ammiraglio Bergamini non ubbidisce agli ordini del nemico e nello stesso tempo sconfessa l'operato dei suoi colleghi dell'Alto Comando Navale.

La conversione a est della nave ammiraglia *Roma*, imitata con perfetto sincronismo da tutta la formazione, dura tre minuti, che hanno enorme influenza sul corso degli eventi.

Bergamini sta ora dirigendo con le sue navi verso la Maddalena, dove prenderà le sue ultime decisioni. L'approdo si va avvicinando e un lungo segnale della nave

ammiraglia stabilisce per ogni singola unità i posti di ormeggio nell'estuario. Prima i cacciatorpediniere, poi gli incrociatori, ultime le corazzate, si dispongono in una lunga fila.

* * *

« Alle tredici e quaranta », scrive l'ammiraglio Biancheri, comandante degli incrociatori provenienti da Genova, « poco prima di Punta Sardegna, ossia a mezz'ora dall'arrivo (che abbiamo un poco ritardato per l'ordine di passare a dieci miglia dalla Corsica, forse già occupata dai tedeschi), giunge notizia che anche la Maddalena è occupata. La nave ammiraglia ordina: ' Invertite la rotta di centottanta gradi subito '. La manovra, eseguita a velocità elevata, si compie in maniera brillante che testimonia del perfetto addestramento dei comandanti. »

Subito dopo l'inversione di rotta, cioè all'incirca alle ore quattordici, in vicinanza della Maddalena, la squadra è bombardata dall'alto. « Sono passati pochi minuti », continua infatti l'ammiraglio Bianche-

5 L'Ammiraglio d'Armata Carlo Bergamini, medaglia d'oro.

ri, « e la formazione è attaccata all'improvviso da aerei tedeschi. Sono dapprima pochi aerei che attaccano uno alla volta sui cinque o seimila metri di quota. Lanciano poche bombe e subito si allontanano. » I testi di ispirazione ministeriale non parlano affatto di questo episodio: pure non si può ignorare, tra l'altro, la testimonianza precisa e circostanziata dell'ammiraglio Biancheri.

Le nostre navi reagiscono immediatamente e cominciano a zigzagare a tutta forza. Il volume di fuoco è molto intenso, ma inefficace, data l'altezza a cui volano gli aeroplani.

Dai rilievi eseguiti a bordo, l'ammiraglio Bergamini è in grado di riconoscere la provenienza dell'attacco e radiotelegrafa a Roma che la squadra viene bombardata dagli Alleati.

Da Roma, l'ammiraglio Sansonetti informa Malta della cosa, contraria ai patti e all'armistizio.

Il quartier generale alleato risponde declinando la propria responsabilità « trattandosi », dice, « di aerei tedeschi ».

Ma se gli aerei erano di fabbricazione tedesca e facilmente riconoscibili come tali, e d'altronde anche Biancheri lo conferma. l'apprezzamento del comandante in capo italiano doveva basarsi su altri elementi. Infatti, a bordo della *Roma,* l'ammiraglio Bergamini aveva avvistato a mezzo del *radar,* già a distanza di decine di miglia, gli aerei diretti verso la squadra, e localizzato la loro provenienza; aveva potuto seguirli mentre si avvicinavano, fino al momento in cui erano passati sulle navi e poi durante il loro allontanamento, controllando la direzione presa per ritornare alle loro basi.

Inoltre Bergamini aveva intercettato comunicazioni radio scambiate tra gli aerei attaccanti o da questi trasmesse ai propri comandi a terra.

Perciò la risposta del quartier generale alleato alla segnalazione dell'ammiraglio Bergamini poteva non essere liberatoria per chi sapesse che gl'inglesi quattro mesi prima, nel maggio 1943, avevano catturato in Tunisia, assieme a cannoni, carri armati e materiale vario dell'armata di Von Ar-

nim, anche un certo numero di « aerei in buone condizioni ».[1] Gli inglesi erano maestri nei camuffamenti: nell'agosto dell'anno precedente, non avevano esitato ad innalzare la bandiera francese su alcuni loro piroscafi, che si trovavano in situazione critica nel canale di Sicilia, e avevano così carpito il rispetto ai nostri aviatori; due mesi prima avevano fatto scendere in campo nel Mediterraneo orientale contro nostre forze navali un vecchio mercantile truccato da corazzata con cannoni finti. E si potrebbero citare innumerevoli episodi non meno sensazionali di uno stile che arieggia la pirateria e che sopravvive ancora presso le forze di S. M. Britannica.

L'attacco aereo, tuttavia, non ha conseguenze: qualche bomba cade in mezzo alla formazione, due scoppiano vicino alle corazzate, ma nessuna nave è colpita o riporta danni.

[1] Harry C. Butcher: *op. cit.*

* * *

Intanto la nostra squadra, rifacendo in senso inverso il cammino percorso, si porta fuori delle acque tra la Corsica e la Sardegna. Alle quindici e quaranta si trova, anzi, a una ventina di chilometri a ponente dell'Asinara, quando avviene l'attacco della *Luftwaffe*.

Su questo episodio si sono scritte molte cose inesatte, anche in testi di un certo credito e persino in pubblicazioni ufficiali del Ministero della Marina: equivocando, si direbbe quasi a ragion veduta, per la confusione che ne nasce, non soltanto sul tipo degli aerei, ma anche delle bombe. Diamo qui la versione rigorosamente esatta dei fatti.

Il mattino del 9 settembre, l'ammiraglio Meendsen-Bohlken, comandante le forze navali tedesche in Italia, da La Spezia dà l'allarme per la partenza della nostra flotta. Poco dopo, da Berlino, il capo supremo della *Luftwaffe*, maresciallo Goering, ordina al generale Sperrle, comandante la Terza Flotta Aerea in Francia, che sia ricercata e attaccata la squadra navale italiana, salpata da La Spezia «per passare al nemico», com'egli afferma. Sperrle, a sua volta, trasmette l'ordine al generale Fink, comandante la Seconda Divisione Aerea tedesca in Francia, il quale incarica dell'operazione il Terzo Gruppo del Centesimo Stormo di stanza a Istres, alle sue dipendenze. È questo l'unico reparto della *Luftwaffe* dotato di bombe appositamente costruite per perforare le spesse corazzature d'acciaio delle navi da battaglia: a tale scopo le bombe normali non sono adatte.

Nessun altro reparto dell'aviazione tedesca parteciperà all'operazione; né altro armamento di caduta sarà impiegato.

Verso le tredici e quarantacinque giunse a Istres il segnale di scoperta: la squadra navale italiana è stata avvistata da un ricognitore tedesco alle tredici e ventitré e fotografata nelle acque tra la Sardegna e la Corsica, diretta verso est: nelle fotografie si vedono benissimo le corazzate in linea di fila a distanza di un migliaio di metri l'una dall'altra. Gli equipaggi, già in stato di preallarme, non hanno che da prendere

posto nelle carlinghe degli apparecchi, avviare i motori e decollare.

Poco dopo le ore quattordici del 9 settembre, dunque, quindici bimotori *DO 217K* del Terzo Gruppo del Centesimo Stormo partono dall'aeroporto di Istres, vicino a Marsiglia. Tutti coloro che si sono finora occupati dell'attacco tedesco alla flotta italiana affermano concordemente che questo fu effettuato da apparecchi *Junker*; secondo alcuni persino da *Junker 77*, tipo che non esiste.[1] Non sappiamo a chi attribuire per primo l'errore, ma è certo che erano invece *Dornier* a largo raggio d'azione: essi potevano percorrere fino a duemilacinquecento chilometri a pieno carico.

Ciascun aereo portava una bomba *PC. 1400FX* del peso di millequattrocento chili e dall'ogiva in acciaio adatta, come s'è detto, alla perforazione di corazzature molto spesse, quali quelle delle grandi navi di linea. La forza di penetrazione era conferita dall'alta velocità acquistata durante la caduta, essendo prescritto il lancio da

[1] Ammiraglio Franco Garofalo: *Pennello nero*.

un'altezza non inferiore ai cinquemila metri: da quella quota la bomba si abbatteva sul bersaglio alla velocità di oltre mille chilometri all'ora.

Si è anche erroneamente detto, persino nelle più recenti pubblicazioni ufficiali del Ministero della Marina, che si trattava di un tipo di bomba a razzo, forse ingannati dal fatto che emetteva dalla coda, durante la caduta, fuoco pirotecnico segnalatore. Si trattava invece di bomba inerte radiocomandata.

Far centro da quell'altezza e in volo orizzontale, su un bersaglio che cerca di sfuggire manovrando più che può, è infatti estremamente difficile. Anche piccoli inevitabili errori nel calcolo del vento, della velocità e della quota di lancio, possono far sbagliare il tiro mandando la bomba a cadere più avanti o più indietro, da un lato o dall'altro del bersaglio.

Si era perciò studiata la maniera di correggere entro certi limiti gli errori di tiro, dotando la *PC.FX* di un apparecchio ricevente delle onde ultracorte trasmesse dall'aereo le quali, captate, si trasformavano

in movimenti azionanti ampi timoni in coda. Dopo il lancio, l'osservatore dell'aereo manteneva nella visuale del suo binocolo il « punto di luce » determinato dal fuoco pirotecnico emesso dalla bomba e negli ultimi quindici secondi (da cinquemila metri la bomba impiega circa trenta secondi a cadere) si sforzava di farlo coincidere con la nave muovendo una piccola leva: spingendola avanti, la bomba andava avanti; con una tiratina indietro la bomba tornava anch'essa indietro in senso inverso alla direzione del moto; muovendola di lato si ripescava la *FX* andata troppo a destra o a sinistra, per riportarla sul bersaglio. Naturalmente ciò era possibile se gli scarti della bomba non oltrepassavano una certa ampiezza. Piloti allenati e seriamente addestrati nello speciale impiego riuscivano a mettere a segno la bomba radiocomandata con una probabilità che, in certi casi, raggiungeva l'ottanta per cento.

Quel pomeriggio vola alla testa del Gruppo un ventinovenne comandante, il maggiore Jope, già rinomato per aver affondato il 26 ottobre 1940, a centocinquanta

miglia dalle coste irlandesi, l'*Empress of Britain,* di quarantaduemila tonnellate. la più grande di tutte le navi da trasporto andate perdute durante l'ultima guerra.

Gli aerei da Istres fanno rotta per sud-est, continuando a salire fin oltre seimila metri. Dopo oltre un'ora di volo avvistano la squadra navale in prossimità dell'Asinara: « Non dimenticherò mai in tutta la mia vita », scrive il maggiore Jope, « il quadro imponente della flotta da guerra italiana, che sorgeva improvvisamente davanti a me con la sua scia ». Egli ordina al suo gruppo di sciogliersi, perché ogni aereo scelga la sua rotta d'attacco. Non ci sono aerei da caccia a protezione della flotta e il fuoco contraereo di essa non può disturbare i *DO 217,* che volano alla quota di seimilatrecento metri.

I primi aerei che passano sulla formazione navale falliscono il tiro, ma alle quindici e quarantacinque la *Roma* è colpita da una *FX*, che l'attraversa da parte a parte, scoppiando sotto lo scafo: i danni riportati dalla nave ne riducono la velocità di un terzo. Alle quindici e cinquanta una

seconda *FX* cade sulla prua della nave e produce lo scoppio del deposito munizioni.

Il torrione di comando, abbattutosi in avanti per lo schianto, scompare proiettato in alto a pezzi, in mezzo a due colonne enormi di fumo, che si elevano fino a un migliaio di metri. La nave gira su un fianco, si capovolge spezzandosi in due tronconi e affonda. Le eliche scompaiono per ultime sott'acqua. Oltre all'ammiraglio Bergamini, periscono milleduecentocinquantadue uomini dei milleottocentoquarantanove dell'equipaggio.

I piloti dei *Dornier* vedono soltanto che una nave è stata colpita, senza poter precisare quale. Ma una più circostanziata osservazione è possibile a un aereo alleato, che si trova sul posto e può assistere indisturbato alla scena. Secondo quanto riferisce Butcher, si tratta di un ricognitore « americano » con equipaggio inglese, che « era andato a gettare un'occhiata » sulla flotta italiana. « All'improvviso da una delle navi era partito un lampo e un attimo dopo vi era stata un'esplosione terrificante, la quale indicava che un deposito era stato colpito.

La *Roma* era affondata in venti minuti dopo il primo colpo ed il comandante in capo della flotta era stato ucciso. »

Un'altra *FX* attraversa la *Littorio* e scoppia in mare; dalla falla che si produce penetrano nello scafo circa ottocento tonnellate d'acqua, ma la nave, sebbene appesantita, può continuare a navigare e rimettersi in formazione.

* * *

Nel grafico illustrativo del suo diario, l'ammiraglio Biancheri segna ancora un bombardamento alle ore diciassette e quattordici, in latitudine 41°10' Nord e longitudine 7° Est, cioè a un terzo della distanza tra l'Asinara e l'isola di Minorca, verso la quale la formazione italiana, privata della *Roma,* continua a dirigere. Gli aerei attaccanti sono indicati come provenienti da sud: o da basi in Africa Settentrionale o dalla Sicilia. Questa volta nessuna nave è colpita o riporta danni di sorta.

Infine, durante la notte, il cacciatorpediniere *Vivaldi,* che si dirige isolatamente verso le Baleari, è anch'esso affondato a

ovest dell'Asinara da aerei, di cui la statistica ufficiale del Ministero Marina omette la nazionalità. Ma nemmeno questo attacco notturno risulta effettuato dai tedeschi.

Concludendo: la flotta italiana, nel pomeriggio del 9 settembre e nella notte successiva fu bombardata in quattro diverse riprese: alle quattordici circa; alle quindici e quaranta; alle diciassette e quattordici; infine a mezzanotte. Ma soltanto il secondo attacco è stato sicuramente effettuato dalla *Luftwaffe*.

* * *

Il fuoco cui le nostre navi sono fatte segno da opposte direzioni il 9 settembre 1943 è il risultato del contegno ambiguo dell'Alto Comando Navale, che contemporaneamente si impegna in un modo con gli Alleati e in un altro, completamente opposto, con i tedeschi. La manifestazione culminante di questo doppio gioco si ha quarantotto ore prima della tragedia dell'Asinara, e cioè il mattino del 7 settembre, quando De Courten assicura Kesselring che la flotta italiana è sul punto di partire

contro il corpo di spedizione alleato, mentre Maugeri assicura Taylor che la flotta a un cenno si recherà a Malta a disposizione del Comando alleato.

Dopo la scomparsa di Bergamini il comando della squadra è assunto dal più anziano dei pari grado, l'ammiraglio Romeo Oliva, imbarcato sull'*Eugenio di Savoia*.

Riordinate le file e ripresa la rotta verso la Spagna, già intrapresa dopo il mancato approdo alla Maddalena, la squadra navale italiana naviga in questa direzione fino alle ventuno del 9 settembre.

CAPITOLO UNDICESIMO

CALDO A SALERNO

Le preoccupazioni del quartier generale alleato si fanno serie quando esso apprende che la *Littorio,* la *Veneto* e la *Roma,* con incrociatori e caccia, navigano nelle acque fra la Sardegna e la Corsica verso le Bocche di Bonifacio.

La riuscita dello sbarco a Salerno è condizionata all'eliminazione delle forze navali italiane.

L'allarme per il progressivo avvicinarsi delle nostre navi verso la testa di sbarco si riflette in un telegramma, aspro e minaccioso, spedito da Eisenhower a Badoglio e che il vecchio maresciallo in fuga riceve passando per Chieti.

Le truppe anglo-americane, sbarcate nel golfo di Salerno durante la notte dall'otto al nove settembre, all'incirca alla stessa ora in cui la nostra squadra navale lascia La Spezia, si trovano in gravi difficoltà nel momento in cui cominciano

gli attacchi aerei contro la squadra stessa.[1]

Vale la pena di riassumere quegli avvenimenti nelle loro grandi linee.

Gl'inglesi avevano insistito con gli americani per ottenere l'assegnazione del settore di sbarco vicino a Salerno, per arrivare primi a Napoli; ed erano riusciti a spuntarla. Dovevano perciò sbarcare a circa una decina di chilometri a sud-est di Salerno e precisamente in due tratti contigui di spiaggia, della lunghezza di un chilometro ciascuno, compresi tra le foci dei fiumi Piacentino e Asa: spiaggia « rossa » avevano denominato il tratto di sopra

[1] Nelle isole di Ponza, Ventotene, Ischia, Procida e Capri, del tutto indifese, gli sbarchi avvengono pacificamente. A Capri gli Alleati fanno anzi buon bottino: l'ammiraglio Minisini, presidente del Silurificio di Baia, consegna agli americani cianografie e campioni di congegni segreti, ampie descrizioni di mezzi sottomarini in costruzione, risultati di esperimenti aerei e navali, particolari dei siluri radiocomandati tedeschi e di un acciarino magnetico di nuovo tipo. Disegna anche una pianta del Silurificio di Baia, indicando dove gli Alleati potranno trovare un sottomarino tascabile e parti di un siluro speciale in costruzione.

e « verde » quello di sotto. A questa operazione, chiamata con il curioso nome di « Zio », erano stati complessivamente assegnati settantaquattro *LCI* (mezzi da sbarco capaci di trasportare fino a trecento uomini di fanteria ciascuno), cinquantacinque *LST* (per il trasporto di una cinquantina di veicoli o carri ciascuno), trentasei *LCT* (per pochi veicoli o carri): bastimenti di poco pescaggio, con le poppe che si aprivano in grandi sportelli e ponti levatoi per l'uscita dei carri e veicoli o con scalette ai lati per la discesa degli uomini. Inoltre c'erano alcuni *LCG* (chiatte con batterie di cannoni in torri blindate per appoggiare le ondate di assalto a bruciapelo) e *LCF* (chiatte con gruppi contraerei). Infine una dozzina di piroscafi diversi e trenta navi da guerra.

Questo insieme di mezzi, scaglionato in sei convogli, arrivò la sera dell'8 settembre nel golfo di Salerno, portando quindicimila uomini. Dalle ventuno e trenta alle ventidue esso fu sottoposto a un bombardamento aereo tedesco, senza molte conseguenze. Ma avvicinandosi alla costa il ti-

ro delle batterie tedesche si fece sempre più nutrito.

Dietro le forze d'attacco navigavano quelle di appoggio diretto, composte da tre cacciatorpediniere che, insieme con alcuni *LCG*, alle tre e quindici cominciarono a cannoneggiare violentemente le spiagge: dopo cinque minuti allungarono il tiro per far fuoco d'interdizione e dopo altri cinque minuti entrarono in azione i lanciarazzi, capaci di irrorare una vasta zona di fuoco e fiamme. (Un gruppo di sei ne lanciava mille in un minuto alla distanza di tremilacinquecento metri.) Si pensava non a torto che dopo queste operazioni nella zona battuta nessuno potesse sopravvivere.

Lo sbarco ebbe inizio alle tre e trenta precise. Ecco come lo descrive un ufficiale di marina inglese,[1] imbarcato su uno dei grossi *LST*:

« Un'ora dopo ritornano le prime imbarcazioni. Gli equipaggi riferiscono che lo

[1] Rapporto del capitano di fregata Cros in: A Lepotier, *La guerre moderne*.

sbarco incontra poca resistenza. Alle cinque, colpi di cannone ad ovest. Passato un quarto d'ora, sopraggiunge un attacco aereo massiccio rischiarato da dozzine di bombe illuminanti. Tiro delle torpediniere contro la terraferma. Alle sei e trenta si scorge con sollievo la prima pattuglia di cacciatori amici: quattro *P. 38*. Violente esplosioni a terra. Cortina di fumo distesa da una torpediniera. Salva di proiettili a sinistra in avanti. Manovriamo per accostarci alla spiaggia, ma il bastimento regolatore ci ferma: ' Non è ancora il vostro turno '. Palloni di protezione si alzano sulla spiaggia. Alle sette e quindici, nuova presentazione. Messaggio ' Impossibile accostare sotto il tiro da terra; chiediamo ordini '. Risposta: ' Accostate se possibile '. Nuova replica: ' Impossibile prima che sia cessato il fuoco '.

« Le torpediniere entrano di nuovo in scena con i loro cannoni e le loro cortine di fumo di protezione. Si avvicinano altri quindici grossi *LST*; ne conto quarantacinque in tutto. Un incrociatore prende posto davanti alla spiaggia.

« Nuova presentazione fallita alle dieci e un quarto. Alle undici e cinque siamo inquadrati da salve, poi tutto sembra calmo fino alle tredici. Numerosi *LCI* accostano. I bastimenti cominciano a scaricare negli *LCT*.

« Alle tredici e quaranta intercettiamo un messaggio allarmante: ' Nemico contrattacca spiaggia verde e minaccia fianco destro spiaggia rossa. Chiediamo aiuto per arrestare questa avanzata. Si delinea subito un ripiegamento generale. Gli *LCI* non scaricati prendono rapidamente il largo. Le torpediniere salpano e vanno a tutta velocità verso la spiaggia. Colpi di cannone a terra. Tira un incrociatore. Tutti i bastimenti che erano vicini a terra prendono il largo. »

Soltanto a tarda sera la situazione degli inglesi accenna a qualche miglioramento, dopo alterne vicende così descritte dall'ufficiale:

« Ore quindici. Ordine di accostare di nuovo. Vi sono in questo momento sedici grossi *LST* che scaricano. La torpediniera americana *G.36* ci accompagna. In un

quarto d'ora tocchiamo terra, ma siamo accolti a colpi di cannone e di mitragliatrici. Vi sono molti feriti a bordo. Cominciamo a scaricare, ma il primo camion si insabbia giusto davanti al ponte levatoio. I soldati inglesi ci dicono dalla spiaggia che essi sono bloccati a qualche centinaio di metri e che i tedeschi hanno sferrato un attacco di carri. Ci viene segnalato: ' Ritiratevi immediatamente. Non è questo il posto per lo sbarco dei veicoli '. Mentre ci allontaniamo, qualche obice cade su di noi e causa due feriti. Trasportiamo su una nave-ospedale in rada gli uomini colpiti.

« Nuovo attacco aereo alle diciassette e quaranta. Un aereo è abbattuto; otto *LST* e qualche *LCI* sono ancora sulla spiaggia. Parecchie pattuglie di *P.38* e *Spitfires* ci sorvolano. Nuovo ordine di accostare alle diciotto e trenta. Lo eseguiamo di nuovo a prezzo di molti feriti. Alle venti e quarantotto alcuni camion sono a terra. Ci fanno cambiare di posto. Nuovo attacco aereo: due bombe a sinistra. Alle ventidue i veicoli dell'interno sono sbarcati. Si

passa a quelli del ponte, ciò dura fino a mezzanotte.

« Ne approfitto per mettere piede sul suolo italiano. Incontro un gruppo di duecento prigionieri. Mi dicono che i contrattacchi tedeschi sono stati contenuti. »

Le sorti della prima giornata non furono meno incerte per gli americani sbarcati molto più a sud, a ventiquattro chilometri di distanza dagli inglesi, con forze pressoché uguali, anch'essi in due piccoli tratti di spiaggia di un chilometro ciascuno, di fronte agli scavi di Paestum. Si erano andati schierando a circa sei chilometri dalla riva, poi la prima ondata si era avvicinata alla chetichella a due chilometri e di qui era scivolata verso terra, silenziosamente, senza preparazione d'artiglieria, sperando di arrivare di sorpresa.

Ma quando le prime imbarcazioni si arenarono sulla spiaggia, si sentì una voce tuonare in inglese da un altoparlante: « Venite avanti e arrendetevi. Siete sotto il tiro di armi puntate ». Infatti il fuoco, al chiaro di molti proiettili illuminanti, si era immediatamente scatenato contro i

mezzi sulla riva e gli uomini che ne discendevano. Molte imbarcazioni delle ondate successive saltarono in aria durante il tragitto o dovettero tornare indietro o mettersi in salvo riparando in punti della spiaggia meno esposti.

« Le truppe d'assalto », riferisce l'ammiraglio Maund, imbarcato su un *LCI*, « avevano sentito alla radio che gli italiani si erano arresi. Temo, quindi, che esse si aspettassero di essere ricevute con fiori dalle donne e dai bambini; invece furono ricevute da una quantità di tedeschi arrabbiatissimi della *Goering* e della Quindicesima Divisione Corazzata. » [1]

Certo è che l'annunzio della capitolazione dato da Badoglio aveva provocato molta euforia e sul quadrato ufficiali della *Warspite,* che con altre quattro corazzate, due portaerei e unità minori incrociava al largo di Napoli per proteggere lo sbarco, s'era brindato alla fine della guerra. Invece, sia gli inglesi sia gli americani, appena messo piede a terra, dovettero fare i

[1] L. E. H. Maund: *Assault from the Sea.*

conti con la Quindicesima Divisione Corazzata tedesca e con gli elementi della Sedicesima, già schierate a difesa del golfo di Salerno. I risultati insoddisfacenti della prima giornata sono contrassegnati da un dato preciso: tra inglesi e americani rimase un pericoloso varco di sedici chilometri.

Il giorno 10, gli inglesi tentarono di avanzare sulla strada che porta a Vietri, ma furono respinti. Né maggior fortuna ebbero i tentativi degli americani di dare consistenza e respiro alla loro testa di ponte.

L'11 fu finalmente possibile stabilire i contatti tra le due zone: forse incoraggiato da ciò, il generale Clark, comandante del corpo di spedizione, mandò due colonne ad occupare il ponte sul Sele, vicino ad Eboli, sull'arteria stradale interna. Egli stesso descrive il fallimento di questo tentativo: « La Quarantacinquesima Divisione aveva spinto due dita fuori della testa di sbarco verso il ponte Sele, dove i tedeschi avevano colpito le estremità di quelle dita, costringendole a ritirarsi ». Nel frattempo, anche gli inglesi, che si erano spinti

fino a Battipaglia e Montecorvino, erano impegnati in duri combattimenti.

Sul mare, gli incrociatori americani *Philadelphia* e *Savannah,* impegnati a dar aiuto alle truppe di terra, erano stati colpiti da bombe radiocomandate e gravemente danneggiati.

La battaglia si andava avvicinando al culmine. Mentre gli Alleati sbarcavano sulla spiaggia, il maresciallo Kesselring faceva affluire sul perimetro della testa di ponte le sue forze. Già la sera dell'undici gli era stato possibile lanciare contro il settore americano i primi reparti e subito dopo l'intera massa della Ventinovesima Divisione Granatieri Corazzati, richiamata urgentemente dalla Calabria. Contro il centro della testa di sbarco aveva fatto affluire da Eboli la Sedicesima Divisione Corazzata, di cui alcuni reparti, come s'è detto, erano già sul posto, completandola con un reggimento di paracadutisti. La Quindicesima Divisione Corazzata, contro la quale soprattutto avevano cozzato gli inglesi, fu rinforzata con reparti della *Goering*, redu-

ce dalla Sicilia e in via di riordinamento nella zona di Caserta.

Sotto la violenza degli attacchi tedeschi, il giorno 12 il perimetro della testa di sbarco alleata si sgretolò, perdendo Battipaglia a nord, Persano al centro, Altavilla a sud e molto terreno circostante. « In quel momento o giù di lì », dice il generale Clark, « dovetti prendere in considerazione la probabilità di venire ricacciati in mare. » Un terzo incrociatore americano era stato messo quel giorno fuori combattimento.

Il 13, la testa di sbarco fu spaccata in due da una colonna tedesca, che dopo essere penetrata nell'interno di essa fin quasi al mare, dilagò a ventaglio nelle retrovie inglesi e americane. Anche a Maiori e Vietri la situazione si fece critica per i *commandos* inglesi e i *rangers* americani, discesi la prima notte. Clark non si nasconde i pericoli a cui è esposta la sua armata: « Ritenni per un po' che i tedeschi stessero proprio ricacciandoci in mare ».

Nella giornata del 14, dopo gli incessanti attacchi delle forze di Kesselring, cominciarono i preparativi per il reimbarco. Si sospese lo scarico dei piroscafi e Clark stesso si dispose ad abbandonare la terraferma per trasferirsi col suo Comando sull'incrociatore inglese *Hilary*.

Tutto traballava, perfino la posizione del comandante in capo degli eserciti alleati, Eisenhower, che dice: « Se la battaglia di Salerno fosse sfociata in un disastro, sarei stato molto probabilmente eliminato dal comando ».

Soltanto il giorno 15, la situazione delle forze alleate cominciò a migliorare: scemarono di intensità gli attacchi tedeschi, migliorò l'afflusso dei rinforzi e accorsero a dar man forte con i loro grossi calibri le corazzate *Warspite* e *Valiant*, reduci dall'aver scortato la flotta italiana a Malta. Gli aerei della Sicilia si avvicendarono compiendo persino due bombardamenti al giorno. I diciotto *tanks* anfibi, di passaggio nel Mediterraneo diretti in India, furono utilizzati per sopperire alle urgenti necessità del momento. I tre gruppi di bombardieri, che dovevano ritornare in Inghilterra, dopo le incursioni su Vienna e

sui campi petroliferi della Romania, rimasero finalmente a disposizione del generale Eisenhower. La Ottantaduesima Divisione aviotrasportata, che doveva essere lanciata nei dintorni di Roma, fu paracadutata sulla testa di sbarco. La Trentaquattresima Divisione americana, imbarcata ad Orano per andare direttamente a Napoli, affluì a Salerno, dove erano state urgentemente chiamate dalla Sicilia anche unità della Terza Divisione colà dislocata.

Kesselring, invece, non aveva più forze di riserva da impiegare su quel fronte: « Se Hitler avesse accolto le mie modeste richieste, se almeno mi avesse concesso un'altra divisione », egli scrive, « quelle giornate critiche, che secondo gli inglesi furono *a dramatic week*, sarebbero certamente potute terminare con un successo decisivo delle forze tedesche ».

I motivi del diniego di Hitler furono giustificati dal generale Westphal, capo di Stato Maggiore di Kesselring, con una strabiliante e quasi incredibile storia. « Sulla costa spagnola », egli disse, « si era arenato il cadavere di un corriere diplomatico, il

quale recava con sé un documento circa un imminente sbarco di potenti forze alleate in Grecia. In seguito a ciò, con grandissime difficoltà, furono colà trasferite divisioni tedesche, tra le quali una di carri armati ». Non si trattava, però, di un corriere, ma del cadavere mascherato di un povero diavolo morto di polmonite in un ospedale di Londra, vestito da maggiore dei *Royal Marines,* messo sotto ghiaccio, trasportato da un sommergibile davanti a Huelva e fatto arenare sulla spiaggia con una borsa contenente tra l'altro lettere di alte personalità militari inglesi, indirizzate al generale Alexander, nelle quali si accennava a un prossimo sbarco alleato nella penisola ellenica. A questi documenti dell'*Uomo che non fu mai,*[1] come lo chiama l'agente dell'*Intelligence Service* ideatore della macabra messinscena, Hitler, che ne era venuto in possesso, abboccò in pieno. Perciò mandò rinforzi in Grecia, distogliendoli dall'Italia.

[1] Edizioni Longanesi & C.

*　*　*

Ma il segreto vero del successo anglo-americano fu un altro.

L'operazione anfibia, oltre ad essere stata concepita ed eseguita con forze limitate, disponeva di un numero inadeguato di mezzi da sbarco, specie per le lunghe traversate che essi dovevano compiere dalle basi alle zone di sbarco e da queste a quelle per ricaricare nuovamente. I convogli provenienti da Biserta impiegarono due giorni e due notti per raggiungere le spiagge e altrettanti ne occorsero per il viaggio inverso.

Il loro grande vantaggio fu di poter navigare non solo senza incontrare difficoltà, ma nemmeno insidie, come apprendiamo dal già citato ufficiale di marina inglese:

« Il 10 salpammo alle ore sette e cinquanta in convoglio. Alle dieci, un dragamine fece saltare una mina dietro di noi. Alle dieci e trenta e alle undici ancora altri attacchi aerei.

« Andiamo verso il sud con altri ventiquattro *LST*, in quattro colonne, con la

scorta di due torpediniere e altre sei unità minori.

« Alle diciotto e quarantacinque incontriamo l'incrociatore *Terrible* in rotta per Salerno.

« L'indomani, sabato, 11 settembre, siamo raggiunti da altri convogli vuoti. Mentre una parte di essi fa rotta per Messina, noi continuiamo per Biserta in compagnia di altri quarantacinque *LST* o grosse unità da carico, con la semplice scorta di qualche vedetta antisommergibile. »

Questa padronanza del mare era stata raggiunta neutralizzando le ancor potenti forze navali italiane. Soltanto così quei rinforzi alleati che procurarono la vittoria poterono raggiungere lestamente la testa di ponte di Salerno.

E così, come già era stato fatto a Pantelleria ed Augusta, si era impedito per la terza volta alla flotta italiana di intervenire in un momento decisivo.

CAPITOLO DODICESIMO

» LA BELLA PREDA «

Alla notizia dell'armistizio, l'8 settembre, la reazione degli equipaggi italiani era stata unanime. A Malta non si va, questa fu la parola d'ordine, oltre che a La Spezia, anche a Pola, a Taranto e a Portoferraio. Le navi non devono essere consegnate.

A Pola, sulla corazzata *Giulio Cesare,* udito il proclama di Cunningham e l'ordine di De Courten di ubbidire al *veni mecum* del comandante navale nemico, l'equipaggio non dissimula i suoi umori e cinque ufficiali, tra cui il direttore delle macchine, e alcuni sottufficiali, decisi ad impedire a qualsiasi costo la consegna della loro nave al nemico, dopo la partenza da Pola sequestrano il comandante, lo rinchiudono nel suo alloggio e lo fanno piantonare. Dirottano poi la *Cesare* verso Ortona, per affondarla in quei pressi.

Così anche a Taranto. Qui l'ammiraglio Da Zara ha appena messo piede sulla co-

perta della *Duilio,* di ritorno da Roma, ancora rimuginando il discorso sentito da De Courten al rapporto, quando apprende all'improvviso la notizia dell'armistizio. Dispone per l'affondamento delle navi ai suoi ordini, decisione che « per chi aveva vissuto nel culto di un supremo sacrifizio, rappresentava l'atto logico e istintivo al quale si era preparato con serena consapevolezza », come dice egli stesso. Già l'acqua ha allagato il deposito di munizioni del cacciatorpediniere *Riboty* e sta per invadere gli scafi della *Duilio,* della *Doria,* del *Cadorna,* del *Pompeo* e del *Da Recco.*

A Portoferraio, sull'*Indomito* che occasionalmente ospita il Duca d'Aosta, l'ammiraglio Nomis e il prefetto di La Spezia, ammiraglio Mariano, l'equipaggio si aduna sotto il castello di prua e reclama a gran voce dal comandante che si vada ovunque e in qualsiasi porto, se quelli della Patria sono impediti; ma a Malta, in mano del nemico, mai!

Gli uomini dell'*Ariete,* ancorato lì accanto, tumultuano anch'essi; a loro nome il capo-furiere parla al comandante; lo se-

guiranno ciecamente in qualunque luogo, meno che a Malta: piuttosto affondiamola da noi la nostra nave, dice, ma non portiamola al nemico! L'agitazione si va propagando sui caccia *Animoso* e *Impavido*, sulle torpediniere e sulle altre unità sottili concentrate all'Elba.

A Pollenza, nell'isola di Majorca, dove le torpediniere *Pegaso* e *Impetuoso* si sono trasferite dopo l'armistizio, l'equipaggio chiede alle autorità spagnole combustibile acqua viveri, ma riceve un rifiuto e l'ingiunzione di lasciarsi internare. (I tempi sono cambiati: trentatrè mesi prima, il 13 dicembre 1940, i sommergibili *Brin* e *Bianchi* erano riusciti a salpare da Tangeri, dove si erano rifugiati per avarie, grazie alla compiacente collaborazione degli ufficiali di un caccia spagnolo, lo *Jupiter*, che avevano tagliato persino i fili telefonici della stazione marittima e avevano fatta la posta all'imboccatura del porto al caccia inglese *H5*.)

Come risposta alle pretese spagnole, il comandante della *Pegaso*, capitano di fregata Imperiali, e quello dell'*Impetuoso*,

capitano di corvetta Cigala Fulgosi, portano le loro navi fuori del porto e le affondano.

Questo lo stato d'animo degli equipaggi l'8 settembre.

L'Alto Comando Navale non può tollerarlo. Decide perciò di spedire un telegramma che ricorda quelli mandati durante la guerra alle forze in mare; quelli che un solenne documento definisce « sconcertanti ».[1] Ultimo della serie, ma più di tutti portatore di tristi conseguenze, riesce realmente a capovolgere la situazione. Come il successo durante la guerra non è dipeso esclusivamente dall'eroismo degli uomini, né dalla potenza delle navi, né dalla decisione dei comandanti in mare, se un ordine dato per telegrafo da Roma ha potuto talvolta renderli vani; così non giova al momento dell'armistizio che la bandiera dell'onore militare sia in pugno a uomini di grande dignità e dal cuore saldo: essa non è ammainata a bordo delle navi,

[1] Sentenza della Corte d'Assise d'Appello di Milano nel processo per *Navi e poltrone*.

ma da una scrivania dell'Alto Comando Navale, sulla quale è scritto il famoso dispaccio.

Esso dice: « Clausole armistizio non, *ripeto non,* contemplano cessione navi né abbassamento bandiera »; ed è scritto e spedito dall'ammiraglio Sansonetti, rimasto a Roma dopo l'abbandono della capitale da parte del Governo.

Sansonetti, però, giocava sulle parole, travisando il contenuto dell'armistizio. Esso, infatti, non conteneva la minima assicurazione che le navi non dovessero essere cedute, o che la loro bandiera non dovesse essere ammainata: diceva semplicemente che dovevano essere « disarmate ». Il quarto articolo dell'armistizio prescriveva infatti: « Trasferimento immediato della flotta e degli aerei italiani in quelle località che saranno designate dal comandante in capo alleato, *con i particolari di disarmo che saranno fissati da lui* ». La formula, tassativa ed esplicita, non ammetteva in verità alcun dubbio.

Disarmo, infatti, significa: sbarcare dalle navi le munizioni; non rifornirle di nafta, per metterle così nell'impossibilità di uscire dai porti; privarle dell'uso della radio; rendere inutilizzabili le artiglierie; ridurre al minimo gli equipaggi. Dopo di che il possesso di esse risulta automaticamente aggiudicato a chi le ha in custodia e la bandiera, anche se continua a sventolare, non testimonia di alcuna sovranità.

Ma Sansonetti tacque agli equipaggi il particolare essenziale del disarmo e fece loro credere, invece, per il modo con cui aveva stilato il messaggio, ad un possesso e ad una integrità, quasi ad una parità, che gli Alleati non concedevano e non avevano per nulla contemplato nell'atto di resa. Riparato sotto l'ombrello dell'immunità promessa dagli Alleati e poi sancita nel trattato di pace, egli certo non misurò la gravità del colpo da lui inferto alla tradizione della Marina italiana.

Il telegramma da Roma ebbe purtroppo il suo effetto.

* * *

La squadra di La Spezia, in rotta verso la Spagna fino alle ore ventuno del 9 settembre, da quel momento dirige per sud, non sospettando che le assicurazioni mandate via radio dall'Alto Comando Navale possano risolversi in un tranello.

A Taranto gli ammiragli Bruto Brivonesi e Giuseppe Fioravanzo, comandante l'uno e vice-comandante l'altro della piazza militare marittima, stanno già facendo di tutto per indurre l'ammiraglio Da Zara a revocare le disposizioni per l'affondamento delle navi: il primo col « raziocinare violento » e il secondo con « l'argomentare freddo e pacato », come dice lo stesso Da Zara, che sotto l'incalzare dei due comincia a essere indeciso tra il sì e il no. La freddezza e pacatezza del Fioravanzo è, spiace dirlo, in contrasto con l'enfasi smodata con cui egli stesso, ripetendo un abusato *slogan* del tempo, dopo roventi invettive contro l'America e l'Inghilterra, aveva proclamato solo qualche mese prima: « Dalle officine, dalle case, dai campi, dalle pietre

dei monumenti antichi e moderni, dai fronti di battaglia, si alza perciò più forte il grido di fede: *Vincere*! »

Ma opportunamente giunge di rincalzo ai due solerti ammiragli comandanti la piazza, il messaggio da Roma, che placa gli animi degli equipaggi in subbuglio, restituisce ordine e disciplina a bordo ed è elemento decisivo, perché in esso è « specificato in modo chiaro e preciso », sono parole di Da Zara, « che il trasferimento a Malta non significava la consegna delle navi e l'ammainata della bandiera ».

Tuttavia non rimane convinto della sincerità di quel telegramma l'ammiraglio Galati, già diffidente per altro verso: egli è, infatti, quel tale comandante che vanta di non aver perduto uno solo dei piroscafi da lui scortati durante il suo imbarco sul *Vivaldi*, solo perché, a suo dire, non ha mai seguito le rotte prescrittegli, ma ha sempre fatto di testa sua. Egli rifiuta di partire per Malta e viene punito e chiuso nella fortezza di San Pietro. « Mai », ebbe poi a dire al ministro De Courten, « avrei consegnato o comunque fatto cadere in mani nemiche

navi al mio comando » perché « una flotta ancora efficiente per quanto decimata affronta l'ultimo scontro: le unità superstiti si autoaffondano, ma non si recano con le proprie macchine nei porti nemici. »

Alle sedici del 9 settembre le navi salpano da Taranto.

A Portoferraio, il messaggio telegrafico di Sansonetti viene trascritto testualmente nell'ordine di servizio che l'ammiraglio Nomis trasmette, durante la notte dal 9 al 10 settembre, alle torpediniere *Animoso, Ardimentoso, Indomito, Ariete, Fortunale, Calliope, Aliseo* e al naviglio minore ivi ancorato. « La frase che specifica *le clausole d'armistizio non contemplano la cessione delle navi né l'abbassamento della bandiera* porta un'immediata distensione degli animi. Finisce così un'agitazione che era durata già troppo », dice il capitano di corvetta De Grossi, comandante dell'*Ariete*. Gli equipaggi, rassicurati, volgono le prue verso Malta. Le sette unità lasciano l'isola d'Elba alle dieci e trenta del giorno 10, precedute e seguite da numerose altre.

Per primi arrivano a Malta l'*Andrea Doria* e il *Caio Duilio*, gli incrociatori *Luigi Cadorna* e *Pompeo Magno*, il cacciatorpediniere *Nicoloso Da Recco*, provenienti da Taranto. Si presentano davanti al porto inglese il giorno 10 nel pomeriggio, con i segnali di resa prescritti: pennello nero sull'albero più alto e cerchi neri dipinti sulla prua. Al largo li attendono alcune unità inglesi, che li scortano all'ancoraggio davanti a La Valletta. Immediatamente picchetti armati della piazzaforte salgono a bordo delle cinque navi italiane. Gli otturatori dei cannoni vengono tappati. Tutto ciò si ripete sulle altre navi che arrivano in seguito.

La mattina successiva fa il suo ingresso nel porto di Malta la squadra di La Spezia, con alla testa il cacciatorpediniere greco *Olga* e sotto scorta delle corazzate *Warspite* e *Valiant* e di alcuni cacciatorpediniere, su uno dei quali sventola la bandiera bianca, rossa e blu della Marina francese. L'incontro è avvenuto all'alba del giorno 10 ad ovest della Sicilia, nella stessa zona che De Courten aveva designata a Kesselring come luogo dell'ultima batta-

glia. Gli inglesi temono ancora qualche improvvisa reazione degli equipaggi italiani e, come riferisce Butcher, i loro nervi si distendono vedendo due ufficiali della *Warspite* salire pacificamente sulla nave dell'ammiraglio Oliva.

All'imboccatura del canale di Sicilia, il generale Eisenhower e l'ammiraglio Cunningham, da bordo del cacciatorpediniere *Hambledon,* hanno voluto assistere all'imponente sfilata: navi da battaglia *Vittorio Veneto* e *Littorio*; incrociatori *Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, Giuseppe Garibaldi, Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, Eugenio di Savoia, Raimondo Montecuccoli*; cacciatorpediniere *Grecale, Velite, Legionario, Oriani, Artigliere.* (L'incrociatore *Attilio Regolo* e i caccia *Mitragliere, Carabiniere, Fuciliere* sono rimasti indietro per raccogliere i naufraghi della corazzata *Roma* e trasportarli a Mahon nell'isola di Minorca.)

Grande è la commozione del comandante supremo degli eserciti alleati e del comandante in capo delle forze navali anglo-americane nel Mediterraneo, che quasi non

credono ai propri occhi. « Ci sembrava molto difficile », dice Cunningham, « che gli italiani consegnassero la loro flotta senza tirare nemmeno un colpo. »

Nel pomeriggio del giorno 11 il comandante delle forze navali alleate si reca in volo da Algeri a Malta e manda a chiamare i comandanti dei due gruppi giunti da La Spezia e da Taranto: Oliva e Da Zara. Quest'ultimo si sorprende della duplice convocazione. Come il più anziano dei quattro ammiragli di divisione in quel momento presenti a Malta (gli altri sono Oliva, Biancheri e Garofalo) egli ritiene che gli inglesi debbano rivolgersi solamente a lui. « Come poi si fosse potuto pensare anche per un solo momento », egli dice, « a un incontro a tre, non ho mai capito. » Da Zara va quindi solo da Cunningham, col suo aiutante di bandiera e col capo di Stato Maggiore.

L'autista della vecchia *Rolls-Royce* che lo trasporta ha ricevuto ordine da Cunningham di andare adagio e di fare un lungo giro per La Valletta, in modo che la gente veda bene l'ammiraglio italiano.

Cunningham, quando scorge Da Zara presentarsi solo, non manca di fargli rilevare che ha convocato anche Oliva. In verità sembra un po' fuori di posto, quando a bordo si è sotto la sorveglianza di un caporale inglese e sono state messe le toppe ai cannoni, fare questioni di precedenza e anzianità e compulsare l'annuario. È ovvio che quello non è un « incontro a tre », perché ormai si tratta soltanto di ricevere ordini e li dà uno solo, l'inglese, rivolgendosi a chi gli pare e piace.

Cunningham non perde altro tempo e impartisce a Da Zara le prescrizioni per il « disarmo e la messa sotto controllo » di tutte le navi italiane.

L'ammiraglio italiano obietta che queste disposizioni contrastano con quelle ricevute dall'Alto Comando Navale di Roma, secondo cui le navi rimarrebbero sotto la piena sovranità italiana; ma Cunningham legge a Da Zara il testo dell'armistizio. Gliene dà persino una copia dattilografata. Non c'è dubbio: al comma quattro si prescrive che le navi debbono essere disarmate. Inoltre esse sono ormai così numerose

che cominciano a ingombrare seriamente baie e porti dell'isola di Malta: quindi, dopo una breve sosta, dovranno essere sistemate altrove.

Le unità più grandi, *Littorio* e *Vittorio Veneto*, dell'ammiraglio Accorretti, dovranno portarsi al Lago Amaro, sul Canale di Suez, per rimanervi internate; gli incrociatori *Cadorna, Montecuccoli, Eugenio, Aosta*, con i cacciatorpediniere *Velite, Artigliere, Grecale, Da Recco* si recheranno ad Alessandria d'Egitto come luogo definitivo di internamento. Le dieci unità saranno scortate dalle corazzate *Howe* e *King George V* e da sei cacciatorpediniere.

Internate a Malta nella baia di Marsa Scirocco rimarranno *Doria, Duilio, Abruzzi* e *Garibaldi* con le torpediniere.

Il giorno 13 giungono a Malta la corazzata *Giulio Cesare* e la nave trasportaerei *Miraglia*.

Da Portoferraio giungono, agli ordini dell'ammiraglio Nomis, altre ventisette unità: dieci torpediniere: *Aliseo, Ardimentoso, Indomito, Fortunale, Animoso, Calliope, Ariete, Mosto, Fabrizi, Carini;* cin-

que corvette: *Folaga, Ape, Minerva, Cormorano, Danaide;* nove vedette antisommergibili: *V.A.S. 201, 204, 224, 233, 237, 240, 241, 246, 248*; due cacciasommergibili: *Regina Elena, Zagabria;* e il *Mas 55.*

Seguono il cacciatorpediniere *Riboty*; le torpediniere *Libra* e *Calliope*; i sommergibili *Squalo, Settembrini, Vortice, Zoea, Onice, Menotti, Bragadino, Atropo, Jalea, Bandiera.*

Resta a Taranto soltanto l'incrociatore *Scipione l'Africano,* col quale Badoglio raggiungerà Malta alla fine di settembre per firmare il « lungo armistizio ».

Fuori del Mediterraneo altre navi e altri sommergibili italiani raggiungono porti britannici.

Complessivamente duecentosessantaseimila tonnellate di navi sono consegnate agli Alleati.

Una « magnifica preda », dice Churchill

CONGEDO

Sono passati dodici anni e resta ancora un triste ricordo di quell'8 settembre.

Ma vi furono anche allora uomini che non conobbero compromessi e tennero alto l'onore militare della flotta.

Ricordiamoli, e dimentichiamo gli altri.

Ricordiamo Bergamini: egli rifiuta l'ordine di portare a Malta le navi. I suoi marinai gli leggono negli occhi la decisione presa.

Egli non farà subire ai suoi uomini l'onta della resa.

O l'autoaffondamento o la battaglia.

Per lui non c'è altra alternativa. Non restano dubbi sulle sue decisioni. « Io non consegnerò mai le navi al nemico », dice.

Non pennello nero, ma bandiera di combattimento.

* * *

E ricordiamo Fecia di Cossato.

Egli crede nelle assicurazioni dell'Alto Comando Navale; sicuro che la bandiera

non sarà ammainata, conduce la torpediniera *Aliseo* a Malta.

Ma il ricordo di quel giorno non lo lascia: le nostre navi, con i cannoni abbassati, in corteo verso i luoghi di internamento; la loro sfilata davanti a Eisenhower e Cunningham nella scia di un piccolo cacciatorpediniere greco; l'ammiraglio Da Zara portato in giro a La Valletta per mostrarlo agli abitanti.

Fecia di Cossato non sa dimenticare.

Il 21 agosto 1944, rientrato a Napoli, prima di uccidersi scrive alla madre:

« Mamma carissima,

« quando riceverai questa mia lettera, saranno successi dei fatti gravissimi che ti addoloreranno molto e di cui sarò il diretto responsabile. Non pensare che io abbia commesso quello che ho commesso in un momento di pazzia, senza pensare al dolore che ti procuravo. Da nove mesi ho molto pensato alla tristissima posizione morale in cui mi trovo, in seguito alla resa ignominiosa della Marina, a cui mi sono rassegnato solo perché ci è stata presentata

come un ordine del Re, che ci chiedeva di fare l'enorme sacrificio del nostro onore militare per poter rimanere il baluardo della Monarchia al momento della pace. Tu conosci che cosa succede ora in Italia e capisci come siamo stati indegnamente traditi e ci troviamo ad aver commesso un gesto ignobile senza alcun risultato. Da questa triste constatazione me ne è venuta una profonda amarezza, un disgusto per chi ci circonda e, quello che più conta, un profondo disprezzo per me stesso. Da mesi, Mamma, rimugino su questi fatti e non riesco a trovare una via d'uscita, uno scopo alla mia vita.

« Da mesi penso ai miei marinai del *Tazzoli* che sono onorevolmente in fondo al mare e penso che il mio posto è con loro.

« Spero, Mamma, che mi capirai e che anche nell'immenso dolore che ti darà la notizia della mia fine ingloriosa, saprai capire la nobiltà dei motivi che mi hanno guidato. Tu credi in Dio, ma se c'è un Dio, non è possibile che non apprezzi i miei sentimenti che sono sempre stati puri e la mia rivolta contro la bassezza dell'ora.

Per questo, Mamma, credo che ci rivedremo un giorno.

« Abbraccia papà e le sorelle e a te, Mamma, tutto il mio affetto profondo e immutato. In questo momento mi sento molto vicino a tutti voi e sono sicuro che non mi condannerete.

CARLO »

Anche il settembre nero ha avuto i suoi eroi.

FINE

INDICI